



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 447] नई दिल्ली, बुधवार, दिसम्बर 4, 2019/अग्राहायण 13, 1941  
No. 447] NEW DELHI, WEDNESDAY, DECEMBER 4, 2019/AGRAHAYANA 13, 1941

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुंबई, 25 नवम्बर, 2019

**सं. टीएएमपी/30/2019-सीएचपीटी.**— इस प्राधिकरण ने महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के तहत दी गई शक्तियों का प्रयोग करते हुए 10 अक्टूबर 2019 को इसके दरमान में, सामान्य संशोधन के लिए चेन्नई पत्तन न्यास(सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निस्तारण किया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों सहित आदेश (स्पीकिंग) को अधिसूचित करने के लिए अपेक्षित समय को ध्यान में रखते हुए, इस प्राधिकरण ने केवल संशोधित दरमानों को अधिसूचित करने का निर्णय लिया था। तदनुसार, 10 अक्टूबर 2019 को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के संशोधित स्केल को 30 अक्टूबर 2019 को राजपत्र में भारत के राजपत्र नं. 376 में अधिसूचित किया गया था। उक्त अधिसूचना में कहा गया था कि यह प्राधिकरण नियत समय में स्पीकिंग आदेश को अधिसूचित करेगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए सीएचपीटी के प्रस्ताव के निपटान से संबद्ध स्पीकिंग ऑर्डर को इसके साथ संलग्न आदेशानुसार अधिसूचित करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### मामला सं. टीएएमपी/30/2019-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास

---

आवेदक

### कोरम:

- श्री टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

### आदेश

(अक्तूबर 2019 के 10.वें दिन पारित)

यह मामला चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से, अपने दरमानों (एसओआर) में सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सीएचपीटी की मौजूदा दरमान को अंतिम बार प्राधिकरण के 17 सितंबर 2016 के आदेश सं.टीएएमपी/22/2016-सीएचपीटी द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था, जिसे 10 अक्टूबर 2016 को भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 371 पर अधिसूचित किया गया था। उक्त आदेश में प्रशुल्क वैधता 31 मार्च 2019 तक निर्धारित की गई थी। तत्पश्चात्, 1 अप्रैल 2019 से 30 सितंबर 2019 तक या सीएचपीटी सहित सभी ग्यारह प्रमुख पत्तन ट्रस्टों के मौजूदा दरमानों की वैधता को बढ़ाकर या प्रभावी तिथि और इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए जाने वाले संशोधित दरमानों को कार्यान्वित करने की तिथि, जो भी पहले हो तक करने के बारे में इस प्राधिकरण के निर्णय को हमारे पत्र सं.टीएएमपी/ 39/2005-विविध दिनांक 29 मार्च 2019 द्वारा सूचित किया गया था।

3.1 कार्गो, पोत और विविध सेवाओं की प्रदायगी के लिए एसओआर के निर्धारण हेतु सभी प्रमुख पत्तन न्यासों को पहले की प्रशुल्क नीति 2015 द्वारा अधिशासित किया जाता था। इसके बाद, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस), ने अपने पत्र क्रमांक आईडब्ल्यूटी-II/28/2018-आईडब्ल्यूटी दिनांक 26 दिसंबर 2018 के द्वारा उन एसओआर के निर्धारण के लिए "महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए नई प्रशुल्क नीति जारी, 2018 की है, जो 1 अप्रैल 2019 से महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम 1963, की धारा 111 के तहत महापत्तन न्यासों में संशोधित किए जाने हैं। भारत सरकार द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2018 को भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या-17 दिनांक 16 जनवरी 2019 को अधिसूचित कर दिया है। प्रशुल्क नीति 2018, 26 दिसंबर 2018 से लागू होगी। कथित प्रशुल्क नीति, 2018 को हमारे पत्र क्रमांक/79/2018-विविध दिनांक 25 जनवरी 2019 के तहत सीएचपीटी सहित सभी प्रमुख पत्तन ट्रस्टों को भेज दिया गया था। इसके बाद, प्रशुल्क नीति, 2018 के क्लॉज 1.5 के अनुसार, महापत्तन न्यासों, 2018 के लिए प्रशुल्क नीति को संचालित करने के लिए कार्यात्मक दिशानिर्देश 30 जनवरी 2019 को भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 29 पर अधिसूचित किए गए हैं।

3.2 सामान्य संशोधन प्रस्तावों को तैयार करते समय प्रशुल्क नीति, 2018 और महापत्तन ट्रस्टों के लिए प्रशुल्क नीति को संचालित करने के लिए कार्यात्मक दिशानिर्देशों, प्रत्येक की एक एक प्रति, दिनांक 02 जनवरी 2019 और 04 फरवरी 2019 के पत्र सं. टीएएमपी/79/2018- विविध के अनुसार ध्यान में रखने के लिए सीएचपीटी सहित सभी प्रमुख पत्तन ट्रस्टों को अग्रेषित कर दी गई थी।

4. इस पृष्ठभूमि में, सीएचपीटी ने अपने पत्र क्रमांक एओ (दरमान) /सामान्य संशोधन-2019/2018/एफ दिनांक 28 जून 2019 को अपने प्रशुल्क नीति 2018 के बाद, अपने दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दायर किया है। पत्तन का प्रस्ताव निम्नानुसार है:

- (i) प्रस्ताव में पोत संबंधित शुल्क, कार्गो संबंधित शुल्क, स्टीवडोरिंग और सी एंड एफ थ्रम शुल्क और अन्य विविध शुल्क शामिल हैं।
- (ii) भूमि लाइसेंस शुल्क / भूमि नीति दिशानिर्देश द्वारा अभिशासित (जनवरी, 20 से संशोधन के अध्याधीन) और रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित पत्तन रेलवे शुल्क। इनमें लीज़ किराया शामिल नहीं है।
- (iii) टैम्प द्वारा प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश / आम आदेशों के आधार पर आशोधित परिभाषाएँ, नियम और शर्तें।

**(iv) पोत संबंधी शुल्क**

- (क) कंटेनर और सामान्य कार्गो पोतों के लिए कोई वृद्धि नहीं।
- (ख) आरओआरओ यात्री और गैर-मालवाहक जहाजों के लिए 10 प्रतिशत की वृद्धि।
- (ग) पीओएल और कूड वाहिकाओं के लिए 20 की वृद्धि।
- (घ) 30 दिनों में एक बार के स्थान पर 'प्रत्येक प्रविष्टि' के लिए संशोधित तटीय पत्तनों के लिए पत्तन देयताएं।
- (ङ) केवल बंकरिंग उद्देश्य के लिए पोतों के लिए पत्तन बकाया देय में 50% रियायत।
- (च) 2000 जीआरटी पोत के आधार पर न्यूनतम पायलट शुल्क शुरु किया।
- (छ) 4 घंटे के भीतर पायलटों को नहीं बुलाने जाने पर अतिरिक्त बर्थ किराया (यूएस \$ 564/ घंटा) को कम करके जीआरटी पर आधारित डबल बर्थ भाड़ा किया गया।
- (ज) वार्फ क्रेन से संबंध बर्थ किराया प्रभार के तहत नोट (मौजूदा दरमान में अनुसूची 2.3.2 के तहत नोट (2))को हटाना।
- (झ) पत्तन सुविधा के कारण बाहरी लंगर के लिए स्थानांतरित किए गए जहाजों के लिए लंगर शुल्क से छूट। (अनुसूची 2.3.4 के तहत नया नोट)

- (ज) अन्य समुद्री शूलकों अर्थात् टंग, मूरिंग कू, वाटर सप्लाई, फायर इंजन और गियर आदि का किराया में 20% वृद्धि।

**(v) कार्गो संबंधित शूलक:**

- (क) घाटभाड़ा अनुसूची को निम्नानुसार पुनः श्रेणीबद्ध और वर्गीकृत किया गया है:

वृद्धि दर	वस्तुएं
0% वृद्धि	पोतों, कॉयर और जूट, रक्षा स्टोर, ग्रेनाइट ब्लॉक, धातु और धातु उत्पाद, नमक, लकड़ी के लॉग और लकड़ी के उत्पादों के लिए तेल बंकरिंग
5% वृद्धि	रसायन
10% वृद्धि	अनाज और दालें, चीनी, सुविधा सामग्री और अन्य सभी खाद्य पदार्थ
20% वृद्धि	एसिड, कूड और पीओएल उत्पाद, खाद्य तेल, मोलेसेस, वायुयान, नाव और लॉन्च, निर्माण सामग्रियां, उर्वरक, धातु स्क्रेप, अयस्कों और खनिज, लौह अयस्क छर्रो, रेलवे वैगनों और कोच, अलग से आए सामान, अनिर्दिष्ट माल (थोक में) और और यात्री शूलक।

- (ख) चौपहिया वाहनों के लिए एड-वैलोरम दर (इंडेक्सेशन के बाद 0.49%) में कोई बदलाव नहीं - क्षमता के आधार पर सीलिंग दरें श्रेणीबद्ध और बढ़ाकर रु.10.509 प्रति यूनिट (+20%) कर दी गईं।
- (ग) छह पहिया वाहन के लिए एक-वेलोरम दर की रियायती दर(0.3545% (सूचकांकन के बाद) दरमानों (एसओआर) में शामिल की गई - सीलिंग दरें श्रेणीबद्ध और बढ़ाकर रु.36,282/- प्रति यूनिट (+20%) कर दी गई हैं।
- (घ) सीबीयू के रूप में पहियों के साथ फिट मशीनरी -0.3545% की रियायती एडवेलोरम दर (सूचकांकन के बाद) एसओआर में शामिल की गई - सीलिंग दरें श्रेणीबद्ध और बढ़ाकर रु.1,25,112/- प्रति यूनिट (+20%) हो गई हैं।
- (ङ) सीबीयू के अलावा अन्य मशीनरी - 0.3232% की सूचकांकित दर एडवेलोरम बढ़ाकर 0.3545% एडवेलोरम कर दिया गया।
- (च) पोत-भंडार के लिए प्रति शिपिंग-बिल का अभिलेखीकरण शूलक रु.1,000/- ।
- (छ) पोतों पर घाटभाड़ा से छूट के लिए पहली यात्रा की शर्त । स्वऊर्जा चालित पोतों के प्रवेश पर कोई घाट-भाड़ा नहीं। मालवाहक के रूप में घोषित होने पर रु.1,00,000/- प्रति पोत का दस्तावेजीकरण शूलक।
- (ज) निजी क्रेन की अनुमति के लिए शूलक में कोई वृद्धि नहीं।
- (झ) घाट-क्रेन और एफसी थंगम के लिए क्रेन चार्ज हटाए जाते हैं।
- (ञ) विलंब शूलक(डेमुरेज) को "ओपन स्पेस" और "कवर स्पेस" दो, श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया है और कवर स्पेस के लिए दर ओपन स्पेस की दर से 50% अधिक रखी गई है।
- (ट) ड्राई बल्क कार्गो पर विलंब शूलक(डेमुरेज) और प्रदूषण लेवी में 20% की वृद्धि।
- (ठ) मौजूदा लाइसेंस शूलक दरों के आधार पर भूमि के पोत-आधारित कार्गो भंडारण के लिए अल्पकालिक आवंटन (15 दिन) हेतु नया प्रावधान।
- (ड) रेल बहित माल पर स्पेशल पत्तन सेवा शूलक में कोई वृद्धि नहीं।

**(vi) स्टीवडोरिंग और सी एंड एफ शूलक:**

- (क) कम्पोजिट "प्रति एमटी" दर के रूप में पुनर्गठित संचालन हेतु श्रमिक-आपूर्ति के लिए शूलक, जिसमें समय-दर मजदूरी, सामान्य लेवी और पीस रेट प्रोत्साहन शामिल हैं।
- (ख) वर्तमान मजदूरी के साथ समय दर मजदूरी (अप्रैल 19) में बढोत्तरी - मौजूदा समय दर मजदूरी, जनवरी 16 में प्रचलित मजदूरी के आधार पर तय की गई थी।
- (ग) सामान्य लेवी समय-दर मजदूरी के 192% पर बरकरार रही।
- (घ) सी एंड एफ संचालनों के लिए पीस-रेट प्रोत्साहन बरकरार रखा गया।
- (ङ) मजदूरी संशोधन बकाया(2007) के लिए विशेष लेवी को बरकरार रखा गया।

**(viii) विविध शुल्क:**

- (क) 'इलेक्ट्रॉनिक रेल-भारोत्तलन शुल्क में कोई वृद्धि नहीं।
- (ख) वास्तविक खर्च और मांग के आधार पर स्लिपवे-शुल्क को संशोधित किया गया।
- (ग) हार्वर प्रवेश शुल्क - दरमान में पुनसंरचित, संवर्धित और शामिल की गई।
- (घ), पत्तन उपकरणों के किराया, होर्डिंग और साइन बोर्ड आदि के विविध शुल्क में 20% की वृद्धि।

4.2 सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क के बारे में टीएएमपी की अधिसूचना के अनुसार दरों के लागू होने की प्रभावी तिथि से तीन वर्ष की अवधि तक वैध रहेगा प्रतिबद्धता व्यक्त की है कि यह, वैधता अवधि की समाप्ति कम से कम तीन महीने पहले एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

4.3 सीएचपीटी ने फॉर्म 1 और राजस्व आकलन के तहत फॉर्म 3 में प्रस्तावित दर पर, और वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया है।

- (i) सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन नीचे दिया गया है:

महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति 2018 के तहत वार्षिक राजस्व मांग का परिकलन					
क्रम सं.	विवरण		वर्ष 1 (2015-16)	वर्ष 2 (2016-17)	वर्ष 3 (2017-18)
			रु. लाखों में		
(1).	कुल खर्च (अंकेक्षित वार्षिक खातों के अनुसार)	<b>नोट 1</b>			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	वार्षिक लेखे	27,956.28	27,025.90	23,657.22
(ii).	प्रबंधन और सामान्य प्रशासकीय ऊपरि व्यय	वार्षिक लेखे	28,264.67	28,796.96	29,787.68
(iii).	एफएमई	वार्षिक लेखे	37,930.87	38,133.68	37,785.69
	कुल व्यय 1 = (i) + (ii) + (iii)		<b>94,151.82</b>	<b>93,956.54</b>	<b>91,230.59</b>
	कुल व्यय का औसत			<b>93,112.98</b>	
(2).	घटाएं: समायोजन राशि				
(i).	संपदा संबंधी खर्च (नोट 1)				
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	वार्षिक खाते और लागत पत्र t	1,798.13	2,056.10	1,884.28
	(ख) आवंटित प्रबंधन और सामान्य प्रशासकीय ऊपरि व्यय	शीट एमएंडजीओ	2,863.79	3,281.37	3,000.26
	(ग) आवंटित एफएमई	शीट एफएमई एंड ओई	2,438.82	2,901.09	3,009.60
	<b>उप-योग 2 (i) = [(क) + (ख) + (ग)]</b>		<b>7,100.74</b>	<b>8,238.56</b>	<b>7,894.14</b>
(ii).	ऋणों पर ब्याज	शीट एफएमई	13.48	0.98	-
(iii).	2/3 एकमुश्त खर्च, यदि कोई बकाया है, जैसे पेंशन / ग्रेच्युटी का बकाया, एक्सग्रेसिया भुगतान का बकाया, आदि (प्रत्येक आइटम की सूची)				
	(क) मजदूरी संशोधन बकाया (नोट 2)	शीट एफएमई	744.00	-	-
	(ख) एसबीआरएस को एक्स-ग्रेसिया भुगतान (नोट 3)		-	-	-
	(ग) मृत कर्मचारियों के आश्रितों को मुआवजा का भुगतान (नोट 3)		-	-	-

महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति 2018 के तहत वार्षिक राजस्व मांग का परिकलन					
क्रम सं.	विवरण		वर्ष 1 (2015-16)	वर्ष 2 (2016-17)	वर्ष 3 (2017-18)
	<b>उप योग 2 (iii) = [(क) + (ख) + (ग)]</b>		<b>744.00</b>	-	-
(iv).	सेवा निवृत्ति निधियों जैसे पेंशन निधि, ग्रन्थुटि निधि और अवकाश का नकदीकरण निधि, के लिए अंशदान का 2/3 (नोट 4)				
	(क) पेंशन फंड में अंशदान	शीट एफएमई	4,355.50	5,084.00	4,216.00
	(ख) ग्रन्थुटी फंड में अंशदान	शीट एफएमई	1,100.50	1,488.00	1,302.00
	(ग) एनकाउंटर फंड छोड़ने के लिए अंशदान	शीट एफएमई	1,756.86	1,523.98	1,680.20
	<b>उप योग 2 (iii) = [(क) + (ख) + (ग)]</b>		<b>7,212.86</b>	<b>8,095.98</b>	<b>7,198.20</b>
(v).	परिचालन व्यय और मूल्यहास (नोट 5) के कुल का 25% से अधिक प्रबंधन और सामान्य ऊपरिव्यय (नोट 5)	फार्म 2	18,861.34	19,273.14	21,344.18
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के तहत कैप्टिव बर्ष के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्यय, यदि कोई अभिशसित				
	(क) परिचालन खर्च		-	-	-
	(ख) मूल्यहास		-	-	-
	(ग) आवंटित प्रबंधन और प्रशासनिक ऊपरिव्यय		-	-	-
	(घ) एफएमई आवंटित किया गया		-	-	-
	<b>उप-योग 2 (vi) = [(क) + (ख) + (ग) + (घ)]</b>		-	-	-
	<b>2 का कुल = 2 (i) + 2 (ii) + 2 (iii) + 2 (iv) + 2 (v) + (#)</b>		<b>33,932.42</b>	<b>35,608.66</b>	<b>36,436.52</b>
(3).	कुल समायोजन के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)		<b>60,219.40</b>	<b>58,347.88</b>	<b>54,794.07</b>
	कुल व्यय का औसत (क्रम सं. 1)			93,112.98	
	क्रम सं. 2 (i), (ii), (iv) और (v) में समायोजन का औसत			35,073.05	
	क्रम सं. नोट 2 (ii) के अनुसार 2 (ii) और 2 (iii) (क) में समायोजन।			751.23	
(4).	क्रम सं. 3 का औसत व्यय = [वाई 1 + वाई 2 + वाई 3] / 3			57,288.70	
(5).	नियोजित पूंजी				
	(i) 31.03.2018 (वाई 3) के अनुसार शुद्ध अचल परिसंपत्तियां (वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)			57,330.77	
	(ii) जोड़ें: 31.03.2018 (वाई 3) के अनुसार प्रगति में कार्य (लेखा परीक्षित वार्षिक खातों के अनुसार)			17,345.07	

महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति 2018 के तहत वार्षिक राजस्व मांग का परिकलन					
क्रम सं.	विवरण		वर्ष 1 (2015-16)	वर्ष 2 (2016-17)	वर्ष 3 (2017-18)
	(iii) कम: 31.03.2018 को अंकेषित वार्षिक खातों के अनुसार एस्टेट गतिविधि से संबंधित अचल संपत्तियों का शुद्ध मूल्य।			13,750.05	
	(iv) कम: अचल संपत्तियों का शुद्ध मूल्य, यदि कोई हो, 31 मार्च 2018 (वाई3) के अनुसार लेखा परीक्षित खातों के अनुसार बीओटी ऑपरेटर को हस्तांतरित कर दिया गया।			-	
	(v) घटाएं: 31 मार्च 2018 (वाई3) के अनुसार अचल संपत्तियों का शुद्ध मूल्य, कैपिटल बर्थ के लिए प्रासंगिक माना जाएगा, यदि कोई हो, खंड 2.10 के तहत। प्रशुल्क नीति, 2015 की।			-	
	(vi) जोड़ें: खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्यशील पूंजी। कार्य दिशानिर्देशों का	फॉर्म 4 और नोट 4 के अनुसार			
	(क) इन्वेंटरी			192.99	
	(ख) विविध देनदार			1,613.04	
	(ग) नकद			4,177.56	
	(घ) सम (क) + (ख) + (ग)			<b>5,983.59</b>	
	(vii) कुल कार्य पूंजी [(i) + (ii) - (iii) - (iv) - (v) + (vi) (घ)]			<b>66,909.38</b>	
(6).	क्रम सं. 5 (vii) पर: नियोजित पूंजी पर 8% प्रत्यागम	नोट (6)		<b>5,352.75</b>	
(7).	वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) 31 मार्च 2018 (वाई 3) [(4) + (6)] के रूप में			<b>62,641.45</b>	
(8).	वर्ष 2018-19 के लिए (वाई-4) अर्थात् @ 3.45% (क्रम सं.7*1.0345) के लिए लागू 100 प्रतिशत सूचकांक की दर से एआरआर में डब्ल्यूपीआई का सूचकांकन			<b>64,802.58</b>	
(9).	सीमांकित सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर)			<b>64,802.58</b>	
(10)	उपर्युक्त क्रम संख्या 9 पर सीमांकित सूचकांकित एआरआर में प्रस्तावित सूचकांकित दरमानों पर राजस्व अनुमान	फॉर्म 3 और नोट 5 के अनुसार		<b>60,385.11</b>	
:					
(1)	लागत- पत्र (कॉस्ट-शीट) के अनुसार कार्गो संबंधित गतिविधि के तहत वार्षिक खातों और वेयरहाउसिंग से संबंधित खर्चों के अनुसार संपत्ति से संबंधित खर्चें शामिल हैं।				
(2)	वर्ष 2017-18 के वार्षिक खातों में रु.3400.00 लाख के मजदूरी में संशोधित राशि का बकाया वर्ष 2017-18 के लिए 1-1-2017 से प्रभावी पेंशन के समेकन के कारण पेंशन में वृद्धि का प्रतिनिधित्व करता है और इसमें बकाया भुगतान शामिल नहीं है।				

महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निष्पत्ति नीति 2018 के तहत वार्षिक राजस्व मांग का परिकलन					
क्रम सं.	विवरण		वर्ष 1 (2015-16)	वर्ष 2 (2016-17)	वर्ष 3 (2017-18)
(3)	इन खर्चों का 5 वर्षों में परिशोधन किया गया है। चूंकि लेखा परीक्षित वार्षिक खातों में प्रतिबिंबित आंकड़े वास्तविक खर्चों का 1/5 है, इसलिए कोई समायोजन नहीं किया गया है।				
(4)	संपत्ति गतिविधि के एफएमई के तहत शामिल निधि सुपरएनुएशन फंड्स में योगदान, जो कुल एफएमई का औसतन लगभग 7% है, को संबंधित वर्षों के दौरान कुल वास्तविक योगदान से बाहर रखा गया है।				
(5)	एस्टेट से संबंधित प्रबंधन और सामान्य ओवरहेड्स को संबंधित वर्षों के दौरान कुल प्रबंधन और सामान्य ओवरहेड्स से बाहर रखा गया है।				
(6)	टीएएमपी के दिशानिर्देशों में निर्धारित 16% के बजाय नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम(आरओसीई) की गणना @ 8% की गई है। 8% आरओसीई में भी, पत्तन एआरआर प्राप्त करने में असमर्थ है।				

- (ii). सीएचपीटी ने मौजूदा प्रशुल्क और 2017-18 के वास्तविक ट्रेफिक के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर विचार करते हुए फॉर्म 3 में राजस्व आकलन का विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया है। उक्त प्रपत्र के अनुसार, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर कार्गो, पोतों से विविध राजस्व अनुमान रु.60385.11 लाख है।
- (iii) फॉर्म -6 में सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक नीचे दिए गए हैं:

क्रम सं.	निष्पादन मानक/मानदंड	प्रस्तावित निष्पादन मानक/मानदंड
(1).	कार्गो संबंधित सेवाएं	
(क)	औसत शिप बर्थ डे आउटपुट (टन में) (नोट)	15000
(ख)	कंटेनरों के संबंध में प्रति घंटे (टीईयू में) औसत चाल	लागू नहीं
(2)	पोत संबंधित सेवाएं	
(क)	पोतों का औसत टर्नअराउंड समय (दिनों में)	2.54
(ख)	पोतों का औसत प्री-वर्थिंग टाइम (घंटों में)	0.86
(3)	पत्तन द्वारा प्रासंगिक कोई अन्य मानक	--

5.1 प्रशुल्क नीति, 2018 के खण्ड 3.2 और 3.3 में कहा गया है कि महापत्तन न्यास अपनी वेबसाइट पर प्रस्तावित निष्पादन मानकों के साथ एसओआर के मसौदे को, पत्तन के निर्दिष्ट ई-मेल पते के साथ-साथ प्रासंगिक उपयोगकर्ता संगठनों/संगठन निकायों की टिप्पणियों के लिए 15 दिनों के भीतर लोड करेगा। महापत्तन न्यास पत्तन उपयोगकर्ताओं से टिप्पणियों की प्राप्ति की अंतिम तिथि से 15 दिन के अंदर, पत्तन यूजर्स से प्राप्त टिप्पणियों पर अपने जवाब टीएएमपी को प्रस्तुत करेंगे। इस संबंध में, सीएचपीटी ने पुष्टि की है कि संदर्भित प्रस्ताव को 27 जून 2019 को पत्तन की वेबसाइट में संबंधित हितधारकों / उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों के लिए 15 दिनों के भीतर होस्ट किया गया है।

5.2 कुछ उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों / बीओटी ऑपरेटरों ने अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है। उक्त टिप्पणियों को सीएचपीटी को भेज दिया गया। सीएचपीटी ने 31 जुलाई 2019 को लिखे अपने पत्र के उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संघों की टिप्पणियों का जवाब दिया है।

6. चेन्नई और एन्नोर पोर्ट्स स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएचईएनएसए) ने अपने ई-मेल दिनांक 12 जुलाई 2019 को अपने ईमेल द्वारा के साथ साथ सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित ड्राफ्ट- दरमानों के खंड 1.2 (i) (ii) और (iii) के संबंध में उल्लेख किया है कि। डीजी शिपिंग, कंटेनर पोतों के लिए अलग लाइसेंस (निर्दिष्ट यात्रा लाइसेंस या जनरल ट्रेडिंग लाइसेंस) जारी नहीं कर रहा है क्योंकि पोतों/प्रचालकों/एजेंटों द्वारा, पोतों द्वारा ई-मेल या पत्र द्वारा डीजी शिपिंग को सूचित करना भारत में पोतों द्वारा व्यापार करने के लिए पर्याप्त है। तदनुसार, सीएचईएनएसए ने इस प्राधिकरण से पोत परिवहन महानिदेशक के 22 जुलाई 2019 के पत्र द्वारा स्पष्ट करने और उसके अनुसार परिभाषाओं में संशोधन करने का अनुरोध किया गया है। महानिदेशक (पोत परिवहन) के कार्यालय से मामले में अंतिम रूप लेने तक उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

7. प्रस्ताव की प्रारंभिक जाँच के आधार पर, सीएचपीटी ने पत्र दिनांक 16 अगस्त 2019 द्वारा अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण मांगा गया था। सीएचपीटी ने 31 अगस्त 2019 को दिए गए अपने पत्र का जवाब दिया है। मांगी गई जानकारी और सीएचपीटी की प्रतिक्रिया को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

क्रम सं.	मांगी गई अतिरिक्त सूचना एवं स्पष्टीकरण	सीएचपीटी के प्रत्युत्तर																							
(क)	वार्षिक राजस्व मांग का परिकलन																								
(i)	<p>वार्षिक लेखा में कार्गो प्रहस्तन खर्च के तहत समूहबद्ध भंडारण के खर्च को सीएचपीटी द्वारा एस्टेट संबंधित गतिविधि के तहत बहिष्करण के लिए माना जाता है। हालांकि, यह पत्तन के प्रस्ताव से देखा जा सकता है कि सीएचपीटी ने कार्गो और कंटेनरों के भंडारण शुल्क में लगभग 25% वृद्धि का प्रस्ताव दिया है। यह देखते हुए कि भंडारण शुल्क, भण्डारण व्यय 'में वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है, एआरआर की गणना में सी.एच.पी.टी. इस पर विचार करे।</p>	<p>कार्गो भंडारण के लिए भूमि / स्थान के आवंटन के लिए लाइसेंस शुल्क को एस्टेट किराया संशोधन के तहत कवर किया गया है और इस संशोधन अभ्यास के तहत कवर नहीं किया गया है। इसलिए, फॉर्म-3, आय आकलन में, वेयरहाउसिंग गतिविधि के तहत दर्शाए गए कार्गो भंडारण के लिए पत्तन के अंदर भूमि/स्थान के आवंटन से आय शामिल नहीं है। चूंकि वेयरहाउसिंग गतिविधि से आय पर विचार नहीं किया गया है, वार्षिक लेखा के अनुसार कार्गो प्रहस्तन शुल्क में शामिल वेयरहाउसिंग गतिविधि से संबंधित संबंधित खर्चों को भी बाहर रखा गया है।</p> <p>कंटेनरों / कार्गो, विलंब शुल्क के लिए भंडारण शुल्क में वृद्धि के संबंध में, यह कहा गया है कि कंटेनर भंडारण शुल्क और विलंब शुल्क से होने वाली आय को सामान्य कार्गो हैंडलिंग गतिविधि के तहत शामिल किया गया है न कि वेयरहाउसिंग गतिविधि के तहत।</p> <p>वेयरहाउसिंग गतिविधि से संबंधित व्यय को भूमि/स्थान के आवंटन से लाइसेंस शुल्क / पट्टा किराया की आय द्वारा पूरा किया जाएगा, जिसके लिए दरें भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार तय की जानी हैं।</p> <p>उपरोक्त के मद्देनजर, वेयरहाउसिंग गतिविधि से संबंधित खर्चों को छोड़कर पत्तन द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण उपयुक्त पाया गया है।</p>																							
(ii)	<b>रेलवे गतिविधि</b>																								
	<p>सीएचपीटी में रेलवे गतिविधियां घाटे में हैं क्योंकि पत्तन की रेलवे सेवाओं के लिए प्रशुल्क, प्राधिकरण द्वारा निर्धारित और रेलवे बोर्ड द्वारा तय नहीं किया जाता है प्राधिकरण ने एआरआर की गणना करते समय रेलवे गतिविधियों में रेलवे के खर्च पर घाटे की सीमा तक विचार करने का निर्णय लिया है। प्राधिकरण द्वारा मुरमुगाओ पत्तन न्यास (एमओपीटी), मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) और न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा प्रशुल्क नीति, 2018 के तहत दायर सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटारा करते समय ऐसा दृष्टिकोण अपनाया गया है। इसलिए, सीएचपीटी एआरआर की गणना करते समय रेलवे गतिविधि में घाटे की सीमा तक रेलवे के खर्च पर विचार करे।</p>	<p>टीएएमपी के अनुरोध के अनुसार रेलवे व्यय पर घाटे की सीमा तक और एआरआर की गणना के लिए फार्म – 1 को उपयुक्त रूप से आशोधित किया गया है। रेलवे गतिविधि के तहत घाटा गणित करते समय, टीएएमपी द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क से रेलवे से संबंधित आय को बाहर रखा गया है क्योंकि वह फॉर्म -3 राजस्व अनुमान में पहले से ही शामिल है। रेलवे गतिविधि के तहत घाटे की गणना करने वाला एक विवरण नीचे दिया गया है:</p> <table><tr><th colspan="4">रेलवे गतिविधियों के तहत घाटे की विवरणी</th></tr><tr><th rowspan="2">विवरण</th><th>2015-16</th><th>201 - 17</th><th>2017-18</th></tr><tr><th colspan="3">रू.लाखों में</th></tr><tr><td>वार्षिक लेखाओं / सीएस के अनुसार रेलवे गतिविधि से आय</td><td>1,697.99</td><td>1,934.18</td><td>2,043.21</td></tr><tr><td><b>घटाएं:</b></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>एसओआर में निर्धारित विशेष पत्तन सेवा प्रभार टीएएमपी द्वारा अनुमोदित</td><td>342.60</td><td>473.76</td><td>418.66</td></tr></table>	रेलवे गतिविधियों के तहत घाटे की विवरणी				विवरण	2015-16	201 - 17	2017-18	रू.लाखों में			वार्षिक लेखाओं / सीएस के अनुसार रेलवे गतिविधि से आय	1,697.99	1,934.18	2,043.21	<b>घटाएं:</b>				एसओआर में निर्धारित विशेष पत्तन सेवा प्रभार टीएएमपी द्वारा अनुमोदित	342.60	473.76	418.66
रेलवे गतिविधियों के तहत घाटे की विवरणी																									
विवरण	2015-16	201 - 17	2017-18																						
	रू.लाखों में																								
वार्षिक लेखाओं / सीएस के अनुसार रेलवे गतिविधि से आय	1,697.99	1,934.18	2,043.21																						
<b>घटाएं:</b>																									
एसओआर में निर्धारित विशेष पत्तन सेवा प्रभार टीएएमपी द्वारा अनुमोदित	342.60	473.76	418.66																						



क्रम सं.	मांगी गई अतिरिक्त सूचना एवं स्पष्टीकरण	सीएचपीटी के प्रत्युत्तर			
		और फॉर्म -3 में शामिल आय			
		इलेक्ट्रॉनिक इन-मोशन रेलवे ब्रिज से शुल्क, टीएएमपी द्वारा स्वीकृत एसओआर में निर्धारित रेलवे वे-ब्रिज प्रभार और फॉर्म -3 में शामिल आय	0.00	0.00	0.24
		रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित शुल्क से आय	1,355.39	1,460.42	1,624.31
		<b>घटाएं:</b> वार्षिक ए / सीएस के अनुसार रेलवे गतिविधि के लिए परिचालन व्यय	2928.24	3004.13	2697.14
		रेलवे गतिविधि के तहत कमी	1,572.85	1,543.71	1,072.83
(ख)	<b>दरमान :</b>				
(i).	सीएचपीटी ने कुछ अपने मौजूदा स्केल ऑफ दरों में बिंदुओं पर बदलाव का प्रस्ताव दिया है। सीएचपीटी अपने एआरआर में नीचे सूचीबद्ध किए गए प्रस्तावित संशोधनों से उत्पन्न होने वाली आय को निर्धारित और उल्लेख करें।				
(क)	मालवाहक जहाजों पर सामान्य प्राथमिकता वाले बर्थिंग शुल्क के संबंध में प्रस्तावित एसओआर में अनुमानित राजस्व विदेशी जहाजों के लिए विदेशी जहाजों के लिए प्रति घंटे जीआरटी प्रति घंटे यूएस \$ 0.0045 (0.0034) का 75% और सामान्य कार्गो जहाजों के लिए निर्धारित तटीय जहाजों के लिए रु0.1189 (0.0892) का 75% प्रति जीआरटी प्रति घंटा के बजाय जीआरटी के यूएस \$ 0.0050 (0.0038) प्रति घंटा का 75% और तटीय जहाजों के लिए प्रति जीआरटी के 0.1308% (0.0981) का 75% के रूप में माना जाता है जैसा कि आरओ-आरओ जहाजों के लिए निर्धारित है। सीएचपीटी, तदनुसार, उसके राजस्व अनुमान की समीक्षा और संशोधन करे।	प्राथमिकता बर्थिंग वाले विदेशगामी कार्गो पोतों के संबंध में उल्लेख किया गया है कि पोत कंटेनर/ब्रेक बल्क श्रेणी के हैं। अतः प्राथमिकता बर्थ किराया के कारण आकलित आय सामान्य कार्गो कंटेनर पोतों पर लागू अमेरिकी डॉलर 0.0045 की दर पर आशोधित की गई है।  प्राथमिकता वाले बर्थिंग के तहत तटीय जहाजों के संबंध में, यह कहा गया है कि सभी जहाज यात्री पोत श्रेणी के हैं, जिसके लिए प्रस्तावित दर रु.0.1308 प्रति जीआरटी है। इसलिए, राजस्व अनुमान उपयुक्त पाया गया है।			
(ख)	फॉर्म - 3 में प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व के लिए कूड ऑयल पर घाट भाड़ा को प्रति घंटा रु.25.30 की दर से विचार किया गया है। हालांकि, प्रस्तावित एसओआर में, कूड ऑयल के लिए घाट-भाड़ा दर प्रति मीट्रिक टन रु.71.32 पर प्रस्तावित है। सीएचपीटी प्रति मीट्रिक टन रु.71.31 की प्रस्तावित दर पर विचार करके राजस्व का अनुमान तैयार करे।	घाट भाड़ा अनुसूची (3.1) के तहत, नोट (7) के अनुसार सीपीसीएल द्वारा आयातित कच्चे तेल के लिए घाट भाड़ा सीपीसीएल के साथ किए गए समझौते के अनुसार होगा। चूंकि सीपीसीएल, चेन्नई पत्तन पर कच्चे तेल से निपटने वाली एकमात्र तेल कंपनी है, इसलिए कच्चे तेल से होने वाली आय का अनुमान सीपीसीएल के लिए लागू रियायती दर पर लगाया गया है। क्योंकि विचारित दर दरमानों में दिए गए प्रावधानों के अनुसार है राजस्व आकलन आदेशों के अनुसार सही पाया गया है।			
(ग)	सीएचपीटी समुद्री उत्पादों के लिए घाट प्रविष्टि को हटाने	पत्तन ने पांच वर्ष से अधिक समय से सामुद्रिक उत्पादों का			

क्रम सं.	मांगी गई अतिरिक्त सूचना एवं स्पष्टीकरण	सीएचपीटी के प्रत्युत्तर																									
	के कारणों को स्पष्ट करे।	प्रहस्तन नहीं किया है। कंटेनरीकरण होने के कारण भाविष्य में सामुद्रिक उत्पादों के बल्क या ब्रेक बल्क में प्रहस्तन की संभावना कम है। अतः सामुद्रिक उत्पादों की वार्फेज दर को हटा दिया गया है।																									
(घ)	जैसा कि प्रस्तावित दरमानों में राजस्व अनुमान के समर्थन में सीएचपीटी द्वारा समर्थित वर्ष 2017-18 के दौरान ट्रैफिक संभाला और अर्जित आय के विश्लेषण के सारांश से देखा गया है, कुल सकल पंजीकृत टन भार (जीआरटी) को सिर के नीचे दिखाया गया है - 'पत्तन ड्यूज' 'पायलट' से राजस्व का अनुमान लगाने के लिए कुल जीआरटी के साथ मेल खाते हुए नहीं पाया गया है।	दरमानों के अनुसार विचारणीय पत्तन देयताओं और पॉलटेज के लिए जीआरटी, निम्न कारणों से भिन्न होगी : (i) पृथक ब्लॉस्ट टैंक सहित पत्तन देयताओं के लिए कम 'ग्राँस टनेज' पर विचार करना। (ii) अनुसूची 2.1.2 के अनुसार विभिन्न श्रेणी के पोतों के लिए पत्तन देयताओं में 25 से 100 प्रतिशत तक रियायत। (iii) टग/पॉयलट की सेवाएं नहीं लेने के लिए पॉयलटेज में 50 प्रतिशत रियायत। पत्तन देयताओं और पॉयलटेज के लिए जीआरटी सिस्टम से तैयार किए गए बिलों से ली गई है ताकि राजस्व आकलन में अधिक सटीकता बनी रहे। क्योंकि बिल का डेटा बहुत अधिक होता है, इसलिए मिलान विवरणी तैयार करना एक जटिल और अधिक समय लेने वाला कार्य होगा और उससे कोई अर्थपूर्ण प्रयोजन पूरा नहीं होगा। उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में पत्तन देयताओं और पॉलटेज के लिए पत्तन द्वारा ली गई जीआरटी पर विचार किया जाए।																									
(ङ)	वर्ष 2017 के लिए प्रस्तावित दर पर घाट भाड़ा के कारण राजस्व आकलन के लिए वास्तविक वस्तुवार आमद-रुत पर विचार किया गया है वर्ष 2017-18 की प्रशासनिक रिपोर्ट में दिए गए यातायात से भिन्न है। सीएचपीटी इस विचलन का एक मिलान सारणी सहित कारण बताए।	प्रशासन की रिपोर्ट में, सभी वस्तुओं के लिए यातायात के आंकड़े टनेज में दिए जाएंगे। लेकिन, एसओआर कुछ वस्तुओं के लिए प्रत्येक, 'एड-वेलोरेम' और सीयू जैसे घाटियों के लगान के लिए माप की विभिन्न इकाइयों को निर्धारित करता है।  घाटभाड़ा के हिसाब से राजस्व अनुमान पर लेवी की इकाई को दरमान के अनुसार विचार गया है। एडवेलोरेम मद के लिए, घाट-भाड़ा आय की गणना एफओबी मूल्य और न कि टन भार के आधार पर की गई है। राजस्व अनुमान के लिए सिस्टम से उत्पन्न बिलिंग डेटा से मात्रात्मक विवरण, जैसे मदों की संख्या, एफओबी मूल्य, आदि लिए गए हैं। उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में पत्तन द्वारा प्रस्तुत घाट-भाड़ा के कारण राजस्व आकलन पर विचार किया जा सकता है।																									
(च)	सीएचपीटी ने तटीय जहाजों के लिए पत्तन बकाया के लेवी के मौजूदा प्रावधान '30 दिनों में एक बार' से 'प्रत्येक प्रविष्टि' में बदलने का प्रस्ताव दिया है। सीएचपीटी इस प्रस्तावित आशोधन के लिए राजस्व पर पड़ने वाले प्रभाव का आकलन करे और उन तटीय पोतों के विवरण के आधार पर जिन्होंने वर्ष 2017-18 के दौरान 30 दिन में एक से अधिक बार प्रवेश किया है, आकलित राजस्व प्रभाव का उल्लेख करे।	वर्ष 2017-18 के दौरान कुल 163 पोतों ने (72 पीओएल पोत, 77 कंटेनर पोत और 14 यात्री पोतों) ने 30 दिन में एक से अधिक बार प्रवेश किया है। प्रस्तावित आशोधन के कारण रु० 1.54 करोड़ का राजस्व प्रभाव निकलता है। विवरण की एक विवरणी नीचे दी गई है : <table><tr><th>श्रेणी</th><th>पोतों की</th><th>जीआर टी</th><th>दर</th><th>राशि</th></tr><tr><td>कंटेनर</td><td>77</td><td>254640</td><td>8.4138</td><td>2142490</td></tr><tr><td>तरल</td><td>72</td><td>1134771</td><td>10.0966</td><td>11457329</td></tr><tr><td>यात्री</td><td>14</td><td>192879</td><td>9.2552</td><td>1785134</td></tr><tr><td>कुल</td><td>163</td><td>1582290</td><td></td><td>15384953</td></tr></table>	श्रेणी	पोतों की	जीआर टी	दर	राशि	कंटेनर	77	254640	8.4138	2142490	तरल	72	1134771	10.0966	11457329	यात्री	14	192879	9.2552	1785134	कुल	163	1582290		15384953
श्रेणी	पोतों की	जीआर टी	दर	राशि																							
कंटेनर	77	254640	8.4138	2142490																							
तरल	72	1134771	10.0966	11457329																							
यात्री	14	192879	9.2552	1785134																							
कुल	163	1582290		15384953																							

क्रम सं.	मांगी गई अतिरिक्त सूचना एवं स्पष्टीकरण	सीएचपीटी के प्रत्युत्तर
		इन पोतों के संबंध में जीआरटी को फार्म-3 में पत्तन देयताओं के कारण राजस्व आय के लिए जीआरटी में शामिल किया गया है। इसलिए राजस्व प्रभाव को फार्म-3 में दिखाया गया है।
(छ)	सीएचपीटी ने पत्तन में प्रवेश करने वाले जहाजों के लिए पत्तन देयताओं में 50% की मौजूदा रियायत का विस्तार करने का प्रस्ताव किया है, लेकिन बंकरिंग गतिविधि को बढ़ावा देने के लिए केवल बंकर लेने के लिए पत्तन में प्रवेश करने वाले जहाजों के लिए किसी भी माल या उसमें यात्रियों को लेने के संबंध में लिए (जिसमें मरम्मत के आवश्यक सामग्री को छोड़कर) निपटान/ नहीं विस्तार नहीं किया है। पत्तन बंकरिंग करने वाले पोतों को देयताओं में इस तरह की रियायत के विस्तार से पत्तन को होने वाले राजस्व प्रभाव (कमी) का आकलन करे।	यह रियायत, भविष्य में चेन्नई पत्तन में बंकरिंग को प्रोत्साहित करने के लिए प्रदान की गई है। वर्ष 2017-18 में प्रहस्तित बंकरिंग वाले पोतों के विवरण के अनुसार, राजस्व प्रभाव केवल रु. 1,11,650 /- (कम) है, जिस पर फार्म-3 में आय आकलन पर विचार किया गया है।
(ग)	<b>निष्पादन मानक</b> सीएचपीटी ने कार्गो संबंधित गतिविधि के तहत प्रमुख कार्गो समूहों के संबंध में औसत शिप बर्थ डे आउटपुट (ओएसबीडी) की ओर 15000 टन के स्तर पर निष्पादन मानक प्रस्तावित किए हैं, औसत टर्नअराउंड समय (टीआरटी) के लिए 2.54 दिन और औसत प्री-वर्थिंग निरोध के लिए 0.86 दिन। पोत संबंधी गतिविधि के तहत समय (पीबीडी)। पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों के प्रति, वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट 2017-18 (तालिका संख्या 8) से पता चलता है कि पत्तन ने टीआरटी के लिए 16014 टन, 1.79 दिन का टीआरटी (42.86 घंटे/ 24) और वर्ष 2017-18 के दौरान पीबीडी के 0.85 दिनों का एक ओएसबीडी हासिल किया है। यह आईपीए द्वारा संकलित वर्ष 2018-19 के निष्पादन संकेतकों से भी ज्ञात होता है कि, सीएचपीटी ने 17309 टन का ओएसबीडी और 1.65 दिनों का टीआरटी (39.68 बजे / 24) हासिल किया है। जब पूर्व में उच्च निष्पादन स्तर पहले ही सीएचपीटी द्वारा प्राप्त किए जा चुके हैं, तो प्रस्तावित निष्पादन मानक, जो वास्तविक पिछले निष्पादन से कम हैं, उचित हो सकते हैं।	पिछले 3 वर्षों के निष्पादन का औसत लिया गया था और निम्न कारणों से 95% उपलब्धि पर मानक निर्धारित किया गया है: (i) प्रमुख कंटेनर सेवा में से एक, मेसर्स मियर्सक का अक्टूबर 2018 से कामराजार पत्तन में स्थानांतरण। (ii) कुछ व्यावसायिक कारणों, परिवहन में निकटता, आयात निर्यात के लिए 24 घंटे पहुंच /संचलन आदि के कारण उच्च निष्पादनीय थोक कार्गो को पड़ोसी बंदरगाहों की ओर मोड़ देना। (iii) आयरन और स्टील और प्रोजेक्ट कार्गो जैसे ब्रेक बल्क कार्गो को बढ़ाना। इसके अलावा, उत्पादकता मानांकन, औसत शिप बर्थ डे आउटपुट (ओएसबीडी) और एवरेज टर्न राउंड टाइम (टीआरटी) कंटेनरों, जैसे चूना पत्थर/डोलोमाइट जैसे उच्च उत्पादक कार्गो और ड्राई बल्क कार्गो की वृद्धि से प्रभावित होते हैं। हालांकि, निष्पादनीय कार्गो की वर्तमान प्रवृत्ति में, उच्च निष्पादकता वाले कार्गो में काफी कमी हुई है और इसके विपरीत आयरन और स्टील और प्रोजेक्ट कार्गो जैसे कम निष्पादकता वाले बल्क कार्गो में पर्याप्त वृद्धि हुई है, जिससे केवल 5% की मामूली कमी पर प्राप्त करने योग्य निष्पादन मानक का प्रस्ताव औचित्यपूर्ण है।

8.1. संदर्भगत मामले पर 02 अगस्त 2019 को सीएचपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी ने प्रस्ताव पर एक संक्षिप्त पॉवर प्वाइंट प्रस्तुति किया। उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठनों और सीएचपीटी ने संयुक्त सुनवाई में अपना पक्ष बना लिया है।

8.2. जैसा कि संयुक्त सुनवाई में सहमति व्यक्त की गई थी, हमारे पत्र दिनांक 16 अगस्त 2019 के अंतर्गत सीएचपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह को दरमानों में को संशोधन करे और इस प्राधिकरण को एक प्रतिलिपि के साथ व्यापार के लिए संशोधित दरों को प्रचालित करे। सीएचपीटी को संशोधित फॉर्म-1, 3 और 5 पुनः प्रस्तुत करने का भी अनुरोध किया गया था, जिसमें एसओआर में प्रस्तावित बदलावों को शामिल किया गया हो और एजेंडा नोट के साथ संदर्भ में विषय प्रस्ताव को मंजूरी देने वाले बोर्ड प्रस्ताव की प्रति भी शामिल हो।

9.1 संयुक्त सुनवाई पर सहमति के रूप में, सीएचपीटी ने 31 अगस्त 2019 के अपने पत्र तहत अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते हुए, अपना संशोधित प्रस्ताव दायर किया है। सीएचपीटी के प्रारंभिक प्रस्ताव के संशोधित प्रस्ताव में महत्वपूर्ण बदलाव नीचे दिए गए हैं:

- (i) रसायनों के लिए घाट-भाड़ा में पहले 5% वृद्धि के बजाय, अब संशोधित प्रस्ताव में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है।
- (ii) जहाजों की पहली यात्रा पर छूट की स्थिति, जो पहले विलोपन के लिए प्रस्तावित थी, अब संशोधित प्रस्ताव में बहाल कर दी गई है। इसके अलावा, रु.1,00,000/- प्रति पोत, यदि पोत कार्गो के तौर पर घोषित किया जाता है का प्रस्तावित दस्तावेजीकरण शुल्क जो पत्तन द्वारा पहले प्रस्तावित किया गया था, अब हटा दिया गया है।
- (iii). समय-दर मजदूरी, सामान्य लेवी और टुकड़े दर प्रोत्साहन सहित स्टीवडोरिंग संचालन के लिए श्रम की आपूर्ति के लिए एक संयोजी "प्रति एमटी" दर, जिसे पहले पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया था, अब हटा दिया गया है।
- (iv) फॉर्म - 1 में, पत्तन ने अब रेलवे के खर्च को हटा दिया है और रेलवे गतिविधि में केवल घाटे को माना है। उक्त बहिष्करण के कारण, एआरआर शुरू में पत्तन द्वारा 626.41 करोड़ रुपये का मूल्यांकन किया गया था। अब यह 611.61 करोड़ है।
- (v) इसके अलावा, ऊपर दरों के प्रस्ताव में बदलाव के कारण, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमान अब रु.603.85 करोड़ के मुकाबले पत्तन द्वारा 602.40 करोड़ रुपये परिकलित किया गया है।

9.2 सीएचपीटी के संशोधित प्रस्ताव को 26 अगस्त 2019 को आयोजित उनकी बैठक में सीएचपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया है। सीएचपीटी ने व्यापार के लिए संशोधित दरों के प्रचलन के बारे में भी पुष्टि कर दी है।

9.3. केवल एक उपयोगकर्ता अर्थात्, चेन्नई पत्तन स्टीवडोर एसोसिएशन (सीपीएसए) ने अपने 11 सितंबर, 2019 के पत्र के संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है। सीपीएसए ने सीपीएसए की टिप्पणियों का जवाब दिया है।

10. इसके बाद, सीपीएसए ने अपने पत्र क्रमांक एओ(दरमान)/सामान्य संशोधन-2019/2018/एफ दिनांक 11 सितंबर 2019 में निम्न उल्लेख किए हैं:

- (i) वाहनों के पत्तन के अंदर प्रवेश/निकास के लिए पत्तन एक गेट 'मैनेजमेंट और एक्सेस कंट्रोल सिस्टम' लगा रहा है।
- (ii) इसलिए, प्रस्तावित दरमानों की अनुसूची 5.6 के तहत 'हार्बर एंट्री परमिट' में शामिल प्रभार को वापस लिया जा सकता है।
- (iii) गेट प्रबंधन और अभिगम नियंत्रण प्रणाली के कार्यान्वयन पर, दरमानों के अनुमोदन और अधिसूचना के लिए एक प्रस्ताव अलग से भेजा जाएगा।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों द्वारा प्राप्त टिप्पणियों और तर्कों के अंश संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

12. इस मामले के प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ में, निम्न स्थिति उभरती है:

- (i) चेन्नई पोर्ट ट्रस्ट (सीएचपीटी) के स्केल (दरमान) को इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार ऑर्डर नंबर टीएएएमपी/22/2016-सीएचपीटी दिनांक 17 सितंबर 2016 को संशोधित किया गया था। सीएचपीटी के सितंबर 2016 के आदेश में अनुमोदित अनुमोदित दरमानों की वैधता 31 मार्च 2019 को समाप्त हो गई है। सीएचपीटी के मौजूदा मौजूदा आदेश की वैधता 30 सितंबर 2019 तक बढ़ाई गई और हमारे पत्र सं.टीएएमपी/39/2005/विविध दिनांक 29 मार्च 2019 द्वारा सूचित की गई थी। इसलिए, सीएचपीटी 28 जून 2019 को अपने पत्र में, अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्रशुल्क नीति, 2018 और प्रशुल्क नीति, 2018 को क्रियान्वित करने के लिए 03 फरवरी 2019 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित जारी किए गए कार्य दिशा-निर्देशों के अनुसार अपना प्रस्ताव दायर किया है। इसके बाद, उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों के साथ-साथ संयुक्त सुनवाई के दौरान प्राप्त टिप्पणियों के आधार पर, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 अगस्त 2019 को एक संशोधित प्रस्ताव दायर किया है। सीएचपीटी के संशोधित प्रस्ताव को इसके न्यासी बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त है। संदर्भगत मामले के प्रसंस्करण के दौरान पत्तन द्वारा दी गई जानकारी/स्पष्टीकरण के साथ सीएचपीटी के उक्त संशोधित प्रस्ताव को विश्लेषण में स्वीकार किया जाता है।

- (ii). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.1 के अनुसार प्रत्येक मेजर पोर्ट ट्रस्ट को एआरआर का आकलन करना होता है जो तीन वर्षों (वाई 1), (वाई 2) और (वाई 3) के अंतिम लेखा परीक्षित वार्षिक खातों के अनुसार वास्तविक व्यय का औसत होता है। प्रशुल्क नीति, 2018 के क्लॉज 2.2 और इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए कार्य-दिशानिर्देशों के अनुसार, यथा निर्धारित कुछ विशेष बहिष्करणों के अध्याधीन, नियोजित पूंजी पर 16% से अधिक प्रत्यागम, जिसमें 31 मार्च को Y3 के रूप में प्राप्त प्रगतिशील शीलकार्य से संबद्ध कार्य-पूंजी शामिल है, जो एक कार्यशील चार्टर्ड लेखाकार / लागत लेखाकार द्वारा प्रमाणित हो।।
- (ख). सीएचपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.1 का अनुसरण करते हुए तथा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य-दिशानिर्देशों के आधार पर, तीन वर्षों यानी 2015-16 (वाई 1), 2016-17 (वाई 2) और 2017-18 (वाई 3) के ऑडिट किए गए वार्षिक खातों के आधार पर एआरआर का आकलन किया है। इस प्राधिकरण और एआरआर को विधिवत कार्यशील चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित किया गया है। सीएचपीटी ने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के औसत वार्षिक खर्च निकालने के लिए एआरआर गणना में अस्वीकार्य खर्चों को शामिल नहीं किया है। सीएचपीटी द्वारा अनुमानित एआरआर का विधिवत चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित किया जाना आदेश माना जाता है और इसलिए मान्य हैं।
- (ग). इस संबंध में, संपदा गतिविधियों से संबंधित खर्चों के बहिष्कार के लिए संदर्भ ध्यानाकर्षित किया गया है। सीएचपीटी ने, एस्टेट संबंधी खर्चों के अलावा, वेयरहाउसिंग खर्चों को शामिल नहीं किया है जो वार्षिक लेखा में कार्गो प्रहस्तन खर्चों के तहत इस शीर्ष के तहत इस आधार पर सामूहिक किए जाते हैं कि भूमि के आवंटन के लिए लाइसेंस शुल्क या कार्गो भंडारण के लिए स्थान एस्टेट रेंटल रिवीजन (भूमि नीति दिशानिर्देशों के आधार पर) के तहत कवर किया जाता है न कि सामान्य संशोधन प्रक्रिया के तहत। यह स्थिति स्वीकार की जाती है।
- (घ). पोर्ट हेतु रेलवे सेवाओं के लिए शुल्क इस प्राधिकरण द्वारा तय नहीं किए गए हैं; यह रेलवे बोर्ड द्वारा तय किया जाता है। एआरआर की गणना करते समय रेलवे गतिविधि में केवल घाटे की सीमा तक रेलवे व्यय पर विचार किया जाना है। इस प्राधिकरण द्वारा मुरमुगाओ पोर्ट ट्रस्ट (एमओपीटी), मुंबई पोर्ट ट्रस्ट (एमवीपीटी) और न्यू मंगलौर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी), कोचीन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी) द्वारा प्रशुल्क नीति, 2018 के तहत दायर सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते हुए इस तरह का दृष्टिकोण अपनाया गया है। हमारे अनुरोध पर, सीएचपीटी ने एआरआर की गणना करते समय रेलवे व्यय को केवल रेलवे गतिविधि में घाटे की सीमा तक शामिल किया है। गौरतलब है कि इस प्राधिकरण द्वारा रेलवे पत्तन ब्रिज से विशेष पोर्ट सर्विस चार्ज और तौल शुल्क के लिए निर्धारित प्रशुल्क से होने वाली आय को भी स्वतः समायोजित किया है। सीएचपीटी का यह सिद्धांत-दृष्टिकोण प्रशंसनीय है।
- (ङ). तदनुसार, वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए व्यय का औसत सीएचपीटी ने रु.558.09 करोड़ पर परिकलित किया गया है, जो विश्लेषणानुसार मान्य है।
- (iii). सीएचपीटी 31 मार्च 2018 को वार्षिक लेखा परीक्षित खातों की रिपोर्ट के अनुसार निवल अचल संपत्तियों के साथ-साथ नेट वर्किंग-इन-प्रोग्रेस पर विचार कर कार्य-दिशानिर्देशों के क्लॉज 2.4 में निर्धारित प्रावधान के अनुसार नियोजित पूंजी पर गणित की गई है। पत्तन द्वारा कैपिटल बर्थ से संबंधित किसी भी खर्च की सूचना नहीं मिली है। कार्यशील दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्यशील पूंजी की गणना की जाती है। सीएचपीटी द्वारा नियोजित कुल पूंजी रु.669.09 करोड़ है।
- (iv). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.1, वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) गणना में नियोजित पूंजी पर 16% प्रत्यागम की अनुमति देता है। हालांकि, पत्तन द्वारा सामना की जा रही कड़ी प्रतिस्पर्धा को ध्यान में रखते हुए, सीएचपीटी ने नियोजित पूंजी पर केवल 8% पर प्रत्यागम (आरओसीई) का दावा किया है। यहां तक कि केवल 8% आरओसीई का दावा करते हुए भी, पोर्ट ने प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर एआरआर हासिल करने में असमर्थता व्यक्त की है।
- (v). एआरआर में 2015-16 से 2017-18 के तीन वित्तीय वर्षों के व्यय का औसत और 8% आरओसीई शामिल है। इसके अलावा, कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, उक्त एआरआर को वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के

100% को 3.45% पर सूचकांकित करने की आवश्यकता है। सीएचपीटी द्वारा रु.632.71 करोड़ का मूल्यांकित एआरआर विश्लेषणानुसार मान्य है। सीएचपीटी द्वारा समर्थित एआरआर गणना का पिछला विस्तृत परिकलन, जो चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित है, पर आधारित है, **अनुलग्नक-1.क** के रूप में संलग्न है। पोर्ट द्वारा समर्थित विस्तृत एआरआर गणना – सीमांकित एवं अनुक्रमित एआरआर का सारांश, जैसा कि सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है, नीचे दिया गया है:

(रु. करोड़ों में)

क्रम सं.	विवरण	सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर का परिकलन
1	औसत व्यय $[व1 + व2 + व3] / 3$	558.09
2	और 31.03.2018 को प्रगतिरत कार्य-पूँजी और मानदंडों के अनुसार कार्य-पूँजी सहित, 31.03.2018 के नियोजित पूँजी	669.09
3	पूँजी पर प्रत्यागम @ 8%	53.53
4	31 मार्च 2018 को एआरआर (4 = 1 + 3)	611.62
5	वर्ष 2018-19 (3.45%) के लिए लागू एआरआर में डब्ल्यूपीआई के 100% सूचकांकन के अनुसार	632.71
6	सीमित सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)	632.71
7	प्रस्तावित शुल्क पर सीएचपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व	602.40

- (vi). (क). प्रशुल्क नीति 2018 के क्लॉज 2.5 के अनुसार, सीएचपीटी ने वर्ष 2017-18 के दौरान पोर्ट द्वारा प्रहस्तित के वास्तविक कार्गो के आवागमन के संबंध में टन और जीआरटी पर पर विचार किया है। पत्तन द्वारा, प्रस्तावित सीमामान 632.71 करोड़ रुपये की सीमांकित सूचकांकित एआरआर के भीतर तैयार किया जाना है।
- (ख). प्रशुल्क नीति, 2018 की क्लॉज 2.6 के अनुसार महापत्तन न्यासों को वाणिज्यिक निर्ण के आधार पर बाजारी ताकतोंको प्रत्युत्तर देने स्वरुप दरें निर्धारित करने और दरमान निर्धारण करने की छूट है जो कार्यशीलचार्टर्ड लेखाकारों द्वारा प्रमाणित सूचकांकित एआरआर की सीमाओं में हो। पोर्ट ने राजस्व अनुमान का विस्तृत परिकलन दिया है, जो कार्य दिशानिर्देशों की क्लॉज 2.9 के अनुसार अपेक्षित 2017-18 में संबंधित आमद-रफ्त की प्रत्येक प्रशुल्क मद दर्शाता है। प्रशुल्क नीति 2018 की क्लॉज 2.6 के अनुसार में, दरमान तय करने के लिए, सीएचपीटी ने वर्ष 2017-18 के दौरान पोर्ट द्वारा प्रहस्तित पोतों के प्रस्तावित दरमान निकालने के लिए वास्तविक कार्गो आयात और निर्यात के लिए वास्तविक कार्गो ट्रैफिक पर टन और जीआरटी में इंडेक्स को सीमांकित सूचकांकित एआरआर के अंदर विचार किया है। राजस्व अनुमान विवरणी चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित किया गया है।
- (ग). प्रस्तावित दरमान तैयार करते समय, सीएचपीटी को आमतौर पर पोत संबंधी शुल्क के साथ-साथ कार्गो संबंधित शुल्कों में मौजूदा दरमान में 0% से लेकर 20% तक वृद्धि का प्रस्ताव पाया गया है। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमान सीएचपीटी द्वारा रु.602.39 करोड़ का गणन किया गया है। जैसाकि पहले भी चर्चा की गई है यह रु.632.71 करोड़ के सीलिंग इंडेक्सेड एनुअल रेवेन्यू रिक्वायरमेंट (एआरआर) की सीमा में पाया गया है। जिससे दोनों में रु.30.32 अंतर रह गया है जिसे पोर्ट द्वारा गणन में नहीं लिया गया है।
- (घ). प्रशुल्क नीति, 2018 का क्लॉज 2.6, मेजर पोर्ट ट्रस्टों को अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजार की ताकतों का जवाब देने के लिए प्रशुल्क का निर्धारण करने और छत सीमित एआरआर के भीतर दरमान तय करने की छूट देता है। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमानित राजस्व अधिकतम सीमा स्तर के

एआरआर के भीतर है और प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व अनुमान विधिवत चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित है। इसलिए, इस प्राधिकरण को सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि की मंजूरी देने का इच्छुक है।

- (vii). सीओपीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमानों में वृद्धि पर कुछ उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संघों ने आपत्ति जताई है। इस संबंध में, सीएचपीटी ने कहा है कि दरों में वृद्धि आंशिक रूप से विभिन्न परिचालन लागतों में वृद्धि को कवर करने के लिए है, जैसे कि वेतन संशोधन, मरम्मत और रखरखाव, आदि का प्रभाव। इसी समय, पोर्ट ने यह भी संकेत दिया है कि वह प्रतिस्पर्धी परिदृश्य को ध्यान में रखते हुए संचालन की लागत को कम करने के लिए कड़े लागत नियंत्रण के उपाय कर रहा है। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि पोत संबंधित शुल्कों में वृद्धि और कार्गो संबंधित शुल्क, जैसा कि सीएचपीटी द्वारा अपेक्षा की गई है, सीमांकित सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग के अनुरूप हो। चूंकि सीएचपीटी द्वारा मांगी गई वृद्धि प्रशुल्क नीति, 2018 की शर्तों के दायरे में है, कार्गो द्वारा संबंधित शुल्क और पोत से संबंधित शुल्कों में वृद्धि, जैसा कि पत्तन द्वारा मांग की गई है, का अनुमोदन अपरिहार्य है। प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.7 के अनुसार सीएचपीटी से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध है दरमानों में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को कोई हानि नहीं होगी यदिपत सीएचपीटी ने प्रशुल्क में वृद्धि की बात की है यह उल्लेख करना करना प्रासंगिक होगा कि प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.1 के अनुसार निर्धारित दरमान सीमांकित स्तर के हैं। सीएचपीटी कम दरों को चार्ज करने के लिए छूट का प्रयोग कर सकता है। वास्तव में, पत्तन ने उस स्थिति में जब ट्रेड/स्टेक होल्डर्स सीएचपीटी के पास कार्य अधिक मात्रा होने और पोत-कॉल के प्रस्तावों के साथ आते हैं, प्रतिस्पर्धी दरों पर विचार करने का आश्वासन दिया है।
- (viii). सदर्न इंडिया चैंबर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (एसआईसीसीआई) ने कहा है कि चूंकि पत्तन सभी वाहनों के लिए एक समान सेवाएं प्रदान करता है, भले ही इसके मूल्य के बावजूद, वाहनों पर लगने वाला प्रभार यूनिट आधारित होना चाहिए न कि एड-वेलोरम पर आधारित है। इस संबंध में, अंतिम सामान्य संशोधन आदेश सं. टीएमपीपी/22/2016-सीएचपीटी दिनांक 17 सितंबर 2016, जिसमें पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर, मोटर वाहनों के संबंध में घाट दरों को इकाई आधार पर निर्धारित किया गया था का हवाला दिया जाता है। हालांकि, बाद में, सीएचपीटी ने यह अवगत कराया था कि मोटर वाहनों के संबंध में इकाई आधारित घाट दरों के कार्यान्वयन के बाद, पोर्ट को उपयोगकर्ताओं से अभ्यावेदन प्राप्त हुए, जिनमें कहा गया था कि एड-वेलोरम के आधार पर उनके द्वारा पहले भुगतान किए गए घाट की तुलना में पोर्ट द्वारा उनके लिए देय घाट-भाड़ा दरों में एक वृद्धि हुई है। इस प्रकार, पत्तन द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, यह प्राधिकरण अपने आदेश सं. टीएमपीपी/55/2017-सीएचपीटी दिनांक 21 जुलाई 2017 को सीएचपीटी में मोटर वाहनों के संबंध में यूनिट-आधारित घाट दरों को वापस करने के प्रस्ताव पर पोर्ट के प्रस्ताव पर सहमति व्यक्त की गई थी। इसके अलावा, यह भी बताना उल्लेखनीय है कि प्रशुल्क नीति, 2018 को संचालित करने के लिए जारी किए गए कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.10, के अनुसार जहां तक संभव हो, एड-वेलोरम घाटभाड़ा का निपटान करना चाहिए। केवल यूनिट आधारित दरों को निर्धारित करने के लिए पोर्ट पर कोई बाध्यता नहीं है।
- (ix). चेन्नई और एन्नोर पोर्ट्स स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएचईएनएसएए) ने संकेत दिया है कि चूंकि डीजी शिपिंग कंटेनर जहाजों के लिए अलग लाइसेंस (निर्दिष्ट यात्रा लाइसेंस या जनरल ट्रेडिंग लाइसेंस) जारी नहीं कर रहा है और यह जानकारी पोत/ऑपरेटरों द्वारा ई-मेल या पत्र से ली गई है। भारत में पोत का व्यापार करने के लिए डीजी शिपिंग के एजेंट पर्याप्त हैं, सीएचईएनएसएए ने डीजी, पोत परिवहन के परामर्श से सीएचपीटी स्केल की दरों में परिभाषाओं में संशोधन करने का अनुरोध किया है। सीएचपीटी के मामले को अंतिम रूप देने तक डीजी पोत परिवहन के कार्यालय से प्रतिक्रिया नहीं मिली है। चूंकि सीएचपीटी के प्रस्ताव में इसकी मौजूदा दरों में वृद्धि की मांग के निजी वित्तीय निहितार्थ हैं, इसलिए डीजी शिपिंग से स्पष्टीकरण के लिए सीएचपीटी के प्रस्ताव को लंबित रखना उचित नहीं समझा गया है। चूंकि डीजी शिपिंग से प्राप्त स्पष्टीकरण को आमतौर पर सभी प्रमुख पोर्ट ट्रस्टों पर लागू करना पड़ सकता है, इसलिए डीजी शिपिंग से स्पष्टीकरण प्राप्त होने के बाद मामले को अलग से निपटाया जाएगा।
- (x). मामले के विश्लेषण के दौरान, पत्तन द्वारा उल्लेखित यथास्थान मौजूदा सशर्तियों में संशोधन/विलोपन के प्रस्ताव वर्तमान स्थिति और प्रस्तावित सशर्तताओं को उल्लेखित करते हुए और नए प्रावधानों के सम्मिलन के साथ-साथ

टिप्पणी/तर्क के रूप में दौरान पत्तन द्वारा समर्थित यथाप्रस्तुत टिप्पणी/विश्लेषण सहित तुलनात्मक विवरणी, प्रस्तुत की गई है। पोर्ट द्वारा प्रस्तावित संशोधनों में से प्रत्येक की स्वीकार्यता या अस्वीकार्यता **अनुलग्नक- II** के रूप में संलग्न है।

- (xi). इस प्राधिकरण ने आदेश संख्या टीएएएमपी/12/2019-एमयूसी दिनांक 24 जुलाई 2019 के तहत सभी मेजर पोर्ट ट्रस्ट और बीओटी संचालकों के बीच, डीएमआईसीडीसी के लॉजिस्टिक्स डेटा बैंक (एलडीबी) परियोजना के लिए संशोधित संशोधित परिचालन प्रभार (एमयूसी) स्वीकृत किया है। इसलिए, सभी प्रमुख पोर्ट ट्रस्टों और बीओटी टर्मिनल द्वारा दो साल की अवधि तक साझा अनुकरण करने के लिए डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रस्तुत, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित लॉजिस्टिक्स डाटा बैंक सेवा के लिए कंटेनरों पर, संशोधित एमयूसी, सीएचपीटी के मामले में भी लागू होगा। पोर्ट द्वारा इस संबंध में एक नोट अपने दरमानों में प्रस्तावित किया गया है, जिसे मंजूरी दे दी गई है।
- (xii). उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संघों ने सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि पर आपत्ति जताई है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 8.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर की हैं। पत्तन ने उपयोगकर्ताओं की आपत्ति का जवाब देते हुए, यह भी आश्वासन दिया है कि यदि ट्रेड/स्टेक होल्डर्स सीएचपीटी के लिए बॉल्यूम कमिटमेंट और पोत कॉल के प्रस्तावों के साथ आते हैं, तो प्रतिस्पर्धी दरों पर विचार करें। सीएचपीटी वाणिज्यिक स्थिति के आधार पर कम दरों पर शुल्क के लिए छूट का प्रयोग कर सकता है।

इसके अलावा, क्लॉज 2.7 प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार, सीएचपीटी से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध किया जाता है कि दरमानों में संशोधन के परिणामस्वरूप पोर्ट को आमद-रफ्त का नुकसान नहीं हो।

- (xiii). प्रशुल्क नीति, 2018 के क्लॉज 3.1 के अनुसार, महापत्तन न्यास औसत पोत बर्थ के दैनिक निष्पादन(आउटपुट) के संदर्भ में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कंटेनर प्रहस्तन के मामले में प्रति घंटे औसत चाल के निष्पादन मानक भी पूरा करेंगे। कार्गो-वार शिप बर्थ डे आउटपुट के प्रति प्रतिबद्धता आवश्यक नहीं है। इसके बजाय, महापत्तन न्यास औसत पोत बर्थ के दैनिक निष्पादन(आउटपुट) का प्रस्ताव कर सकते हैं। पत्तन, पोत संबंधी सेवाओं के लिए, जहाजों के औसत प्रतिवर्तन समय और जहाजों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय और पोर्ट द्वारा प्रासंगिक पाए जाने वाले किसी भी अन्य पैरामीटर के संदर्भ में निष्पादन मानकों को निर्धारित करेगा।

पिछले 3 वर्षों के निष्पादन के औसत पर विचार करने और इसके बाद पिछली उपलब्धि के 95% पर निष्पादन संकेतकों को सीमित करने के बाद, सीएचपीटी ने मेजर कार्गो समूहों के संबंध में कार्गो संबंधित गतिविधियों के तहत औसत शिप बर्थ डे आउटपुट (ओएसबीडी) के प्रति 15000 टन, औसत टर्नअराउंड समय (टीआरटी) के लिए 2.54 दिन और औसत प्री-बर्थिंग ठहराव (पीबीडी)समय के लिए 0.86 दिन का निष्पादन मानक प्रस्तावित किये हैं।

प्रस्तावित निष्पादन मानकों को सही ठहराने के लिए पत्तन को किए गए एक विशिष्ट अनुरोध के संदर्भ में, यह मानते हुए कि उच्च निष्पादन स्तर पहले ही सीएचपीटी द्वारा प्राप्त किया जा चुका है, पत्तन ने कहा है कि वर्तमान प्रवृत्ति में, उच्च निष्पादनता वाली सामग्री जैसे कंटेनर और ड्राई बल्क कार्गो जैसे चूना पत्थर/डोलोमाइट में काफी कमी हुई है और आयरन, स्टील और प्रोजेक्ट कार्गो ब्रेक बल्क कार्गो जैसे कम निष्पादन वाले कार्गो में पर्याप्त वृद्धि हुई है।

प्रशुल्क नीति, 2018 में निष्पादन मानकों के प्रस्ताव के लिए कोई विधि या आधार निर्धारित नहीं किया गया है। इसलिए, सीएचपीटी ने पोर्ट द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर, प्रस्तावित निष्पादन मानकों को दरमानों के साथ निर्धारित किया गया है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पोर्ट द्वारा तय किए गए निष्पादन मानक पोर्ट परिसर के भीतर पोर्ट द्वारा विशेष रूप से किए गए कार्यों के लिए मान्य हैं, अपने निजी उपकरण साथ और पोर्ट द्वारा अधिकृत निजी सेवा प्रदाताओं के लिए लागू नहीं होंगे। अपने उपकरणों के साथ सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रासंगिक आदेश में निर्धारित अलग-अलग बेंचमार्क निष्पादन मानक लागू होंगे।



- (xiv). प्रशुल्क नीति, 2018 के क्लॉज 2.8 के अनुसार, भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) की 100% की भिन्नता के लिए दरमानों को मुद्रास्फिति के अनुसार में प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा। दरमानों का ऐसा समायोजन हर साल किया जाएगा और समायोजित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से अगले वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू रहेंगे। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति, 2018 के क्लॉज 3.2 के साथ पठित प्रशुल्क नीति, 2018 के क्लॉज 2.8 के अनुसार दरमान में, डब्ल्यूपीआई का 100% वार्षिक इंडेक्सेशन मेजर पोर्ट ट्रस्ट द्वारा निष्पादन मानकों की उपलब्धि के अध्याधीन होगा। यदि कोई विशेष पोर्ट निष्पादन मानक को पूरा नहीं करता है, तो अगले वर्ष के दौरान कोई भी सूचकांकन अनुमत नहीं होगा। यहां यह बताना प्रासंगिक है कि वर्ष 2018-19 के तात्कालिक मामले में दरमान तैयार करने के लिए सूचकांकन को पहले से ही एआरआर में शामिल कर लिया गया है। वर्ष 2019-20 में निष्पादन मानकों की उपलब्धि के लिए दरमान में अगला वार्षिक इंडेक्सेशन 1 मई 2020 से लागू होगा। इस प्रकार इस आशय का एक नोट दरमानों में शामिल किया गया है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए गए दरमान, इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100% सूचकांकन के अध्याधीन होने वाले पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन होंगे। वार्षिक सूचकांक 1 मई 2020 से सीएचपीटी के द्वारा निष्पादन मानकों के पूरा करने की शर्त के अध्याधीन होगा, जिसे दरमानों के साथ-साथ अधिसूचित किया जाएगा। यदि दरमानों में निर्धारित निष्पादन मानकों को प्राप्त नहीं किया जाता है, तो उस विशेष वर्ष के लिए में कोई इंडेक्सेशन नहीं होगा। प्रशुल्क नीति, 2018 यह निर्धारित करती है कि दरमान में वार्षिक सूचकांक निष्पादन मानकों की उपलब्धि के लिए स्वचालित विषय होगा। इसके लिए मेजर पोर्ट ट्रस्ट को इस प्राधिकरण से संपर्क करने के लिए की आवश्यकता नहीं है। पारदर्शिता रखने के लिए, पोर्ट को सलाह दी जाती है कि 1 जनवरी से 31 दिसंबर की अवधि के लिए प्राप्त निष्पादन मानकों को घोषित करें, जिन्हें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों के पत्तन द्वारा प्राप्त स्तर पर कैलेंडर वर्ष के अंत में एक महीने के भीतर अधिसूचित किया जाएगा। यदि इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों को पत्तन द्वारा प्राप्त कर लिया जाता है, तो पत्तन स्वचालित रूप से इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यू पी आई के 100% पर दरमान निर्धारित कर सकता है और प्रासंगिक वर्ष की 1 मई से सूचकांकित दरमान लागू कर सकता है। सीएचपीटी को सूचकांकित दरमान संबंधित उपयोगकर्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित करने होंगे।
- (xv). जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है सीएचपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2019 तक थी। हालांकि, इस प्राधिकरण ने सभी ग्यारह प्रमुख पत्तन न्यासों को 1 अप्रैल 2019 से 30 सितंबर 2019 तक या द्वारा अधिसूचित संशोधित दरमान का कार्यान्वयन की प्रभावी तिथि तक जो भी पहले हो मौजूदा अनुमोदित दरमान के अनुसार प्रशुल्क लगाने की अनुमति दी है। इस प्रकार जब तक सीएचपीटी की संशोधित दरों का प्रभाव लागू नहीं हो जाता, तब तक नवंबर 2019 के आसपास होगा। ऐसा होने से, मौजूदा दरमानों को 01 अक्टूबर 2019 से बढ़ाया जाना माना जाता है, जब तक कि सीएचपीटी का संशोधित आदेश प्रभाव में नहीं आ जाता।
- (xvi). वर्किंग गाइडलाइंस के क्लॉज 3.8 के अनुसार, भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद अधिसूचित दरमान 3 साल के लिए वैध रहेंगे। इसलिए, संशोधित आदेश की वैधता आदेश में राजपत्र सं. 376 दिनांक 30 अक्टूबर 2019 को अधिसूचित होने के बाद प्रभावी तिथि से 3 वर्ष की अवधि के लिए निर्धारित की जाती है।
- (xvii). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 7.1 के अनुसार, स्केल की दरों में निर्धारित दर अधिकतम सीमा स्तर के हैं। यदि वे चाहें तो पोर्ट कम दरें प्रभावित कर सकते हैं। सीएचपीटी वाणिज्यिक आधार पर कम दरों को चार्ज करने के लिए छूट का प्रयोग कर सकता है।
- (ख). जैसा कि पहले कहा गया था, प्रशुल्क नीति, 2018 की क्लॉज 2.7 के अनुसार, सीएचपीटी यह सुनिश्चित करेगा कि दरमान में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को आमद-रफत (ट्रैफिक का नुकसान नहीं होगा)।
- (ग). यदि किसी भी उचित कारण से रिकॉर्ड में कोई त्रुटि स्पष्ट है, तो सीएचपीटी भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करेगा।
- (घ). सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमानों को अभिशासित करने वाली शर्तों में सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित औचित्यो के आधार पर अनुमोदन के लिए माना जाता है। सीएचपीटी, यदि आवश्यक हो, प्रशुल्क वैधता

अवधि की समाप्ति से पहले भी अनुमोदित किसी भी शर्त को संशोधित करने के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।

13.1. परिणामतः, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र सोचविचार के पश्चात, यह प्राधिकरण संशोधित दरमान और सीएचपीटी के निष्पादन मानकों को मंजूर करता है जिन्हें पहले ही अलग से अधिसूचित किया जा चुका है। संशोधित दरमान और दरमानों को नियंत्रित करने की संशोधित तिथि की प्रभावी तिथि वही रहेगी जो पहले से ही अलग-अलग आदेश दिनांक 10 अक्टूबर 2019 में उल्लेखित की गई है और प्रभावी होने की तारीख से 3 साल की अवधि के लिए लागू होगी। दरमान की वैधता में जब तक इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है, यह वैधता तिथि तत्पश्चात, स्वतः समाप्त हो जाएगी।

13.2 सीएचपीटी ने कंटेनर के प्रहस्तन के मामलों में कार्गो संबंधी सेवाओं के लिए औसत जहाज बर्थ डे आउटपुट, औसत चाल प्रति घंटा के हिसाब से निष्पादन मानक बनाए हैं। पोत संबंधी सेवाओं के लिए, पत्तन ने पोतों के औसत प्रतिवर्तन समय और जहाजों के औसत बर्थिंग-पूर्व-समय और बर्थ पोर्ट पर निष्क्रिय समय के संदर्भ में निष्पादन मानक बनाए हैं।

13.3. प्रशुल्क नीति, 2018 के क्लॉज 2.8 के तहत प्रदान किए गए दरमान के इंडेक्सेशन के साथ प्रशुल्क नीति, 2018 की क्लॉज 3.2 को भी पढ़ा जाना चाहिए है। यदि सीएचपीटी निष्पादन मानक को पूरा नहीं करता है, तो सीएचपीटी अगले वर्ष के दौरान इंडेक्सेशन का पात्र नहीं है।

13.4. प्रशुल्क नीति 2018 के क्लॉज 6 के अनुसार, सीएचपीटी कार्गो ट्रेफिक, शिप बर्थ डे आउटपुट, जहाजों की औसत टर्नअराउंड टाइम, औसत प्री-बर्थिंग वेटिंग टाइम, पर एक वार्षिक रिपोर्ट को प्रस्तुत करेगा। इसके अलावा, कंटेनर बर्थ के लिए, क्रेन प्रति घंटा औसत चाल और कंटेनर के लिए औसत पड़ाव समय पर वार्षिक रिपोर्ट भी प्रदान की जानी है। वार्षिक रिपोर्ट, पोर्ट द्वारा वर्ष की समाप्ति के बाद 60 दिनों के भीतर प्रस्तुत की जाएगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित अन्य कोई भी जानकारी समय-समय पर इस प्राधिकरण को दी जाएगी।

13.5. कार्य दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण अपनी वेबसाइट पर प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के तहत सीएचपीटी से प्राप्त सभी सूचनाओं को लोड करेगा। हालाँकि, यह प्राधिकरण सीएचपीटी से अनुरोध करेगा कि वह कुछ ऐसे आंकड़ों/सूचनाओं को प्रकाशित न करे, जो व्यावसायिक रूप से संवेदनशील हों। इस तरह के अनुरोधों के साथ, डेटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और इस तरह के प्रकाशन से उनके राजस्व/संचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य संलग्न होने चाहिए। इस संबंध में टीएएमपीपी का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./333/19]

अनुलग्नक - I

**महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति, 2018 के तहत वार्षिक राजस्व मांग का परिकलन**

क्रम सं.	विवरण	वाई1 (2015-16)	वाई2 (2016-17)	वाई3 (2017-18)
		रु. लाखों में		
(1).	<b>कुल खर्च (अंकेषित वार्षिक खर्चों के अनुसार)</b>			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	27,956.28	27,025.90	23,657.22
(ii).	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन ऊपरि-व्यय	28,264.67	28,796.96	29,787.68
(iii).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	37,930.87	38,133.68	37,785.69
	<b>कुल व्यय 1 = (i) + (ii) + (iii)</b>	<b>94,151.82</b>	<b>93,956.54</b>	<b>91,230.59</b>
	घटाएं: रेलवे गतिविधि से संबंधित व्यय	2,928.24	3,004.13	2,697.14
	जोड़ें: रेलवे गतिविधि में कमी	1,572.85	1,543.71	1,072.83
	<b>रेलवे व्यय के समायोजन के बाद कुल व्यय</b>	<b>92,796.43</b>	<b>92,496.12</b>	<b>89,606.28</b>
	<b>कुल व्यय का औसत</b>		<b>91,632.94</b>	
(2).	<b>घटाएं - समायोजन:</b>			
(i).	एस्टेट संबंधी खर्च (नोट 1)			
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	1,798.13	2,056.10	1,884.28
	(ख) आवंटित प्रबंधन और प्रशासनिक ऊपरि-व्यय	2,863.79	3,281.37	3,000.26

	(ग) आवंटित किया गया एफएमई	2,438.82	2,901.09	3,009.60
	<b>उप-योग 2 (i) = [(क) + (ख) + (ग)]</b>	<b>7,100.74</b>	<b>8,238.56</b>	<b>7,894.14</b>
(ii).	<b>ऋण पर व्याज</b>	13.48	0.98	-
(iii).	<b>एकवारगी खर्च का 2/3, यदि कोई बकाया वेतन, पेंशन/ग्रेच्युटी का बकाया, एक्स-ग्रेसिया भुगतान का बकाया, आदि (प्रत्येक मद की सूची)</b>			
	(क) मजदूरी संशोधन बकाया (नोट 2)	744.00	-	-
	(ख) एसवीआरएस को एक्स-ग्रेसिया भुगतान (नोट 3)	-	-	-
	(ग) मृत कर्मचारियों के आश्रितों को भुगतान भुगतान (नोट 3)	-	-	-
	<b>उप-योग 2 (iii) = [(क) + (ख) + (ग)]</b>	<b>744.00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
(iv).	<b>पेंशन फंड, ग्रेच्युटी फंड और लीव एनकैशमेंट फंड (नोट 4) जैसे सुपरैन्व्यूएशन फंड्स में योगदान का 2/3 भाग</b>			
	(क) पेंशन फंड में अंशदान	4,355.50	5,084.00	4,216.00
	(ख) ग्रेच्युटी फंड में अंशदान	1,100.50	1,488.00	1,302.00
	(ग) लीव एनकैशमेंट फंड के लिए	1,756.86	1,523.98	1,680.20
	<b>उप-योग 2 (iii) = [(क) + (ख) + (ग)]</b>	<b>7,212.86</b>	<b>8,095.98</b>	<b>7,198.20</b>
(v).	<b>परिचालन व्यय और मूल्यहास (नोट 5) के कुल का 25% से अधिक प्रबंधन और सामान्य ऊपरि व्यय (नोट 5)</b>	18,861.34	19,273.14	21,344.18
(vi).	<b>प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के तहत अभिज्ञासित कैप्टिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो.</b>			
	(क) परिचालन व्यय	-	-	-
	(ख) मूल्यहास	-	-	-
	(ग) आवंटित प्रबंधन और प्रशासनिक ऊपरि व्यय	-	-	-
	(घ) आवंटित किया गया एफएमई	-	-	-
	<b>उप-योग 2 (vi) = [(क) + (ख) + (ग) + (घ)]</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	<b>कुल 2 = 2 (i) + 2 (ii) + 2 (iii) + 2 (iv) + 2 (v) + 2 (vi)</b>	<b>33,932.42</b>	<b>35,608.66</b>	<b>36,436.52</b>
(3).	<b>कुल समायोजन के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)</b>	<b>60,219.40</b>	<b>58,347.88</b>	<b>54,794.07</b>
	<b>कुल व्यय का औसत (क्रम सं. 1)</b>		<b>91,632.94</b>	
	<b>क्रम सं. में 2 (i), (iv) और (v) में समायोजनों का औसत</b>		<b>35,073.05</b>	
	<b>नोट 2 (ii) के अनुसार क्रम सं. 2 (ii) और 2 (iii) (क) में समायोजन</b>			
(4).	<b>क्रम संख्या 3 का औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3</b>			
(5).	<b>नियोजित पूंजी</b>			
	(i) 31.03.2018 (वाई3) के अनुसार शुद्ध अचल संपत्ति (लेखा परीक्षित वार्षिक लेखा के अनुसार)			
	(ii) जोड़ें: 31.03.2018 (वाई3) के अनुसार प्रगतिरत कार्य (अंकेक्षित वार्षिक खातों के अनुसार)			
	(iii) घटाएं: 31.03.2018 को अंकेक्षित वार्षिक खातों के अनुसार एस्टेट गतिविधि से संबंधित स्थायी संपत्तियों का शुद्ध मूल्य।			
	(iv) घटाएं: बीओटी ऑपरेटर को हस्तांतरित स्थायी संपत्तियों का शुद्ध मूल्य, यदि कोई हो, 31 मार्च 2018 (वाई3) के अनुसार (लेखा परीक्षित खातों के अनुसार)।			
	(v) घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के तहत 31 मार्च 2018 (वाई3) के अनुसार कैप्टिव बर्थ के प्रासंगिक अचल संपत्तियों का शुद्ध मूल्य, यदि कोई हो ।			

	(vi) जोड़ें: कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्यशील पूंजी।			
	(क) इन्वेंटरी		192.99	
	(ख) विविध देनदार		1,613.04	
	(ग) नकद		4,177.56	
	(घ) : (क) + (ख) + (ग) का जोड़		<b>5,983.59</b>	
	<b>(vii) कुल पूंजी नियोजित [(i) + (ii) - (iii) - (iv) - (v) + (vi) (घ)]</b>			
(6).	क्रम सं. 5 (vii) नियोजित पूंजी पर 8% प्रत्यागम ।		<b>5,352.75</b>	
(7).	<b>वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) 31 मार्च 2018 (Y3) [(4) + (6)] के रूप में</b>			
(8).	<b>वर्ष 2018-19 (वाई 4) यानी के लिए लागू 100% डब्ल्यूपीआई की दर से एआरआर में 3.45% सूचकांकन (क्रम सं. 7 * 1.0345) ।</b>			
(9).	<b>सूचकांकित अधिकतम सीमा स्तरीय वार्षिक राजस्व मांग</b>		<b>63,271.48</b>	
(10).	<b>उपर्युक्त क्रम संख्या 9 में अनुमानित सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर में राजस्व अनुमान</b>		<b>60,239.92</b>	

मौजूदा तथा प्रस्तावित दरमान		प्रस्तावित दरमान		बनों में संशोधन के लिए कारण, औचित्य, यदि कोई प्रस्तावित हो	टिप्पणियां
अनुसूची सं.	प्रत्यक्ष और शर्तें	अनुसूची सं.	प्रत्यक्ष और शर्तें		
	<b>भाग-1 परिभाषाएं और सामान्य निबंध एवं शर्तें</b>		<b>भाग-1 परिभाषाएं और सामान्य निबंध एवं शर्तें</b>		
1.1	<b>परिभाषाएं - सामान्य</b>	1.1	<b>परिभाषाएं - सामान्य</b>		
(v).	" <b>चिन्तन शुल्क</b> " का अर्थ है वह अवधि जिसके दौरान, कार्यों का मॉडेल के मंडारण के लिए देव प्रभार से है, जैसा दरमानों में निर्दिष्ट किया गया हो और वह प्रभार कार्यों मंडारण के लिए पतन प्रयोक्ता को लाइसेंस के अंतर्गत दिए गए क्षेत्रों पर कार्यों के मंडारण के लिए लागू नहीं होगा।	(v).	" <b>चिन्तन शुल्क</b> " का अर्थ है वह अवधि के द्वाराित क्षेत्र में <b>निष्पत्ति अवधि के पश्चात कार्यों के मंडारण के लिए देव प्रभार से है, जैसा दरमानों में निर्दिष्ट किया गया हो और वह प्रभार कार्यों मंडारण के लिए पतन प्रयोक्ता को लाइसेंस के अंतर्गत दिए गए क्षेत्रों पर कार्यों के मंडारण के लिए लागू नहीं होगा।</b>	पोर्ट के अंदर का पूरा क्षेत्र कस्टम प्रतिबंधित है। इसलिए, "पारस्परिक क्षेत्र" के विशिष्ट उल्लेख की आवश्यकता नहीं है।	बंदरगाह के निर्णय के आधार पर, परिभाषा में प्रस्तावित बदलाव को मंजूरी दी जा सकती है।
(viii)	" <b>निष्पत्ति अवधि</b> " का अर्थ है वह अवधि जिसके दौरान, कार्यों का मॉडेल के मंडारण के लिए कोई मंडारण या चिन्तन शुल्क, जैसी भी स्थिति हो नहीं लिया जाएगा और इसमें सीमा-शुल्क विभाग द्वारा अधिसूचित और पतन द्वारा घोषित अवकाश शामिल नहीं होंगे।	(viii)	" <b>निष्पत्ति अवधि</b> " का अर्थ है वह अवधि जिसके दौरान, कार्यों का मॉडेल के मंडारण के लिए कोई मंडारण या चिन्तन शुल्क, जैसी भी स्थिति हो नहीं लिया जाएगा और इसमें सीमा-शुल्क विभाग द्वारा अधिसूचित और पतन द्वारा घोषित अवकाश शामिल नहीं होंगे।	रविवार पोर्ट कार्य दिवस हैं और इसलिए, मुक्त अवधि में रविवार शामिल हैं। विशिष्ट उल्लेख स्पष्टता के लिए किया जाता है	पोर्ट द्वारा दिए गए कार्यों में परिभाषा में प्रस्तावित बदलाव को मंजूरी दी जा सकती है।
(iv)(क)	पोत संबंधी प्रभार पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जो दे दे अमेरिकी डॉलर में होंगी, वे समय-समय पर, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या इससे संबंधित मार्वाजिक क्षेत्र के किसी अन्य बैंक द्वारा अधिसूचित जोआर क्रय दर के अनुसार, अमेरिकी डॉलर के भारतीय मुद्रा में विनिमय करके वसूल की जाएंगी।	(v)(क)	पोत संबंधी प्रभार पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जो दे दे अमेरिकी डॉलर में होंगी, वे समय-समय पर, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या इससे संबंधित मार्वाजिक क्षेत्र के किसी अन्य बैंक द्वारा अधिसूचित जोआर क्रय दर के अनुसार, अमेरिकी डॉलर के भारतीय मुद्रा में विनिमय करके वसूल की जाएंगी। महापतन न्याय पोतपरिबहन मंत्रालय के परामर्श से और विदेश विनिमय अधिनियम 1999 के तहत आरबीआई की अनुमति के अधीन और उसके लिए निर्दिष्ट कोई अन्य वैधानिक नियम/विनियम का अनुपालन करते हुए डॉलर की विदेशी मुद्रा में, प्रत्यक्ष वसूल कर सकता है।	कार्यकारी दिशानिर्देश 2018 के अनुसार संशोधित (क्वांज 5.6.1.)	चूंकि प्रस्तावित प्रावधान कार्य दिशा-निर्देशों के बंध 5.6.1 में निर्धारित शर्तों के अनुसार है, इसलिए प्रस्तावित पक्षों को मंजूरी दी जा सकती है।
		(घ)	उत्तारे जाने वाले सामानों के संबंध में दरों का भुगतान माल की वॉरिंग पर तुरंत भुगतान किया जाएगा और एक बॉर्डर के परिसर में हटाए जाने वाले या निर्बाध या स्थानांतरित सामानों के संबंध में दरों को भुगतान माल को हटाने या भेजने या ट्रांसफर करने से पूर्व किया जाएगा।	एमपीटी एक्ट, 1963 की धारा 58 के अनुसार शामिल किया गया।	चूंकि प्रस्तावित प्रावधान एमपीटी अधिनियम की धारा 58 के अनुसार प्रस्तावित निर्धारण को अनुमोदित किया जा सकता है।
(xiv). (क)	इस दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर की हैं; इसी तरह, रियायत और छूट निचले स्तर की हैं। पोर्ट, यदि चाहें, तो वह कम दरें प्रभावित कर सकता और / या उच्च रियायत और छूट की अनुमति दे सकता है।	(xv). (क)	इस दरमान में निर्धारित दरें छत का स्तर हैं; इसी तरह, छूट और छूट फर्श के स्तर हैं। पोर्ट, यदि ऐसा है, तो वह कम दरें और / या उच्च छूट और छूट की अनुमति दे सकता है।		चूंकि प्रस्तावित प्रावधान एमपीटी अधिनियम की धारा 58 के अनुसार प्रस्तावित निर्धारण को अनुमोदित किया जा सकता है।
(xvi).	<b>वार्षिक सूचकांक :</b>	(xvii).	<b>वार्षिक सूचकांक :</b>		
(क).	इन दरमानों पर प्राधिकरण द्वारा घोषित 100 प्रतिशत वार्षिक शोध मूल्य सूचकांक किया जाएगा। अगला वार्षिक सूचकांक नीचे अनुसूची-1.3 में निर्धारित कार्य-निष्पादन मानकों के पूरा करने पर सीएचपीटी द्वारा 01 अप्रैल 2017 में किया जाएगा। यदि दरमानों में निर्धारित कार्य-निष्पादन मानक पूरे नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए कोई सूचकांक नहीं किया जाएगा।	(क).	इन दरमानों पर प्राधिकरण द्वारा घोषित 100 प्रतिशत वार्षिक शोध मूल्य सूचकांक किया जाएगा। अगला वार्षिक सूचकांक नीचे अनुसूची-1.3 में निर्धारित कार्य-निष्पादन मानकों के पूरा करने पर सीएचपीटी द्वारा 01 मई 2020 में किया जाएगा। यदि दरमानों में निर्धारित कार्य-निष्पादन मानक पूरे नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए कोई सूचकांक नहीं किया जाएगा।	प्रत्यक्ष नीति 2018 के प्रावधानों के अनुसार वार्षिक वृद्धि कार्यान्वित होने की प्रभावी तिथि में संशोधन किया गया।	चूंकि प्रस्तावित प्रावधान प्रत्यक्ष नीति 2018 की क्वांज 2.8.2.9, और 3.2 में किए गए निर्धारण के अनुसार है इसलिए प्रस्तावित निर्धारण का अनुमोदन किया जाए।
(ख).	पतन को प्रति वर्ष 01 जनवरी से 31 दिसंबर तक, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य-निष्पादन मानकों की तुलना में पतन द्वारा प्राप्त कार्य निष्पादन मानक कैलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर संबंधित उपयोग का प्राधिकरण को सूचित करने होंगे। यदि प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य निष्पादन मानक पूरा पूरे कर लिए जाते हैं तो पतन स्वतः ही दरमानों में प्राधिकरण द्वारा घोषित शोध मूल्य सूचकांक का 100 प्रतिशत सूचकांक करेगा और सूचकांकित दरमानों को प्रारंभिक वर्ष की 01 अप्रैल से लागू करेगा। सीएचपीटी द्वारा सूचकांकित ये दरमान, पतन उपयोग और प्राधिकरण को भेजे जाएंगे।	(ख).	पतन को प्रति वर्ष 01 जनवरी से 31 दिसंबर तक, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य-निष्पादन मानकों की तुलना में पतन द्वारा प्राप्त कार्य निष्पादन मानक कैलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर संबंधित उपयोग का प्राधिकरण को सूचित करने होंगे। यदि प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य निष्पादन मानक पूरा पूरे कर लिए जाते हैं तो पतन स्वतः ही दरमानों में प्राधिकरण द्वारा घोषित शोध मूल्य सूचकांक का 100 प्रतिशत सूचकांक करेगा और सूचकांकित दरमानों को प्रारंभिक वर्ष की 01 मई से लागू करेगा। सीएचपीटी द्वारा सूचकांकित ये दरमान, पतन उपयोग और प्राधिकरण को भेजे जाएंगे।		
(xvii)	ये-गे जहाज के बाध्यता से बाहरी के मरीच परिवहन के लिए जहाजों से संबंधित शुल्क और कार्यों संबंधी शुल्क पर 80% की छूट 20 सितंबर 2016 से दो साल की अवधि के लिए दी जाएगी।			रियायत की वैधता समाप्त हो गई, इसलिए हटा दिया गया।	. क्योंकि मौजूदा प्रावधानी वैधता समाप्त हो गई है, इस मौजूदा नोट को हटाने की सिफारिश की जाती है.
	[इस बर्त को एसओएस पत्र संख्या-16/(88)/2016-पीडी-पीडी-VII दिनांक 20 सितंबर 2016 के अनुपालन में शामिल किया गया है, जिसके आधार पर एक सामान्य अनुसूचीय आदेश संख्या टीएएमपीटी/4/2004-सामान्य दिनांक 25 अक्टूबर 2016 को प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है।]				
--		(xix)	इस स्केल की दरों में निर्धारित की गई दरें करों और शुल्कों के अभाव हैं। समय-समय पर लागू होने वाले जीएसटी और / या कोड, अथवा कर सहित अतिरिक्त लगानों का भुगतान अनिवार्य करना होगा।	जीएसटी और अन्य करों के लिए जो दरमानों में निर्धारित दरों में शामिल नहीं हैं के लिए नई क्वांज शामिल की गई।	चूंकि प्रस्तावित नोट उपयोगकर्ताओं को स्पष्टता देता है, इसलिए प्रस्तावित नोट को अनुमोदित किया जा

1.3	निष्पादन मानक			
क्रम सं.	पलन का निष्पादन	यूनिट	मानक	
1	कार्यों संबंधी सेवाएं - औसत क्षिप बर्बदे निष्पादन			
(क)	कूट औषध	एम.टी.	46500	
(ख)	अन्य पीओएल उत्पाद	एम.टी.	6700	
(ग)	खाद्य तेल	एम.टी.	3600	
(घ)	अन्य तरल	एम.टी.	3500	
(ङ)	ड्राई ब्लॉक	एम.टी.	8200	
(च)	सामान्य कार्यों	एम.टी.	3000	
	औसत आत	एम.टी.	15400	
2	पोत संबंधी प्रभार			
(i)	औसत टर्न अपोउंड समय			
(क)	कच्चा तेल	दिन	4	
(ख)	अन्य पीओएल उत्पाद	दिन	4	
(ग)	गे.गे जहाज के माध्यम से बाहनों के तटीय परिवहन के लिए जहाजों से संबंधित शुल्क और कार्यों संबंधी शुल्क पर 80% की छुट 20 फिनवर् 2016 से दो साल की अवधि के लिए दी जाएगी।	दिन	3	
(घ)	अन्य तरल पदार्थ	दिन	2.75	
(ङ)	ड्राई ब्लॉक	दिन	4.5	
(च)	सामान्य कार्यों	दिन	2.7	
	समग्र	दिन	2.6	
(ii)	औसत बर्बिगपूर्व प्रतीक्षा समय			
(क)	कच्चा तेल	घंटे	35	
(ख)	अन्य पीओएल उत्पाद	घंटे	33.3	
(ग)	खाद्य तेल	घंटे	15	
(घ)	अन्य तरल	घंटे	22	
(ङ)	ड्राई ब्लॉक	घंटे	9.2	
(च)	सामान्य कार्यों	घंटे	7.6	
	सभी कुल मिलाकर	घंटे	10.4	
भाग-2				
	पोत संबंधी प्रभार			
2.1	पलन देवताएं			
2.1.1.	पलन देवताओं की अनुसूची			
क्रम सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआस्टी		उस पोत के संबंध में भुगतान की आवृत्ति
		बिरेनी(प्रवेरी की \$ में	तटीय रु. में	बिरेनी तटीय
1	कूट-आयन पोत सहित पीओएल	0.305	8.07	पलन में प्रवेश करने पर प्रत्येक बार 30 दिन में एक बार
2	कंटेनर पोत	0.305	8.07	
3	आरओआरओ पोत	0.305	8.07	
4	अन्य सामान्य कार्यों/ यात्री पोत	0.305	8.07	
5	नौकर कार्यों पोत	0.305	8.07	पलन में प्रवेश करने पर प्रत्येक बार

1.3	निष्पादन मानक		
क्रम सं.	पलन का निष्पादन	इकाई	मानक
1	कार्गो संबंधी सेवाएं		
(i)	श्रीमत् शिप बर्थडे निष्पादन	एमटी	15000
2	पोत संबंधी प्रकार		
(i)	श्रीमत् टर्न अरोउंड समय	दिन	2.54
(ii)	श्रीमत् ग्री-वर्किंग पड़ाव (पलन के कारण)	घंटे	0.86
भाग-2			
पोत संबंधी प्रकार			
2.1	पलन सेवाएं		
2.1.1.	पलन सेवाओं की अनुसूची		
क्रम सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी प्रत्येक प्रवेश के लिए	
		विदेशी(बनेरीकी \$ सं	राष्ट्रीय रु. सं
1	कूड-आयन पोत सहित पीओएन	0.3816	10.0966
2	कंटेनर पोत	0.3180	8.4138
3	आरओआरओ पोत	0.3498	9.2552
4	अन्य सामान्य कार्गो/ यात्री पोत	0.3180	8.4138
5	नैर कार्गो पोत	0.3498	9.2552

	सकता है।
प्रशुल्क नीति 2018 के अनुसार सरणीकृत (फर्माज 3.1)	एजेंडा नोट में दिए गए कार्यों के लिए, बंदरगाह द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों को मंजुरी दी जा सकती है।
अन्य सभी प्रमुख बंदरगाहों (केपीएल और सीओसीपीटी को छोड़कर) में प्रचलित नीति के अनुसार 30 दिनों में एक बार से प्रत्येक प्रवेश पर तटीय जहाजों के लिए पोर्ट देयता।	पोर्ट के लेवी में प्रस्तावित संशोधन के कारण राजस्व प्रभाव के रूप में सीएचपीटी द्वारा ₹1.54 करोड़ टैरिफ के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व का अनुमान लगाते हुए सीएचपीटी द्वारा गणन किया गया है। बंदरगाह द्वारा किए गए संबंधित के आधार पर और बाजार की ताकतों और बंदरगाह के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर दरों को निर्धारित करने के लिए बंदरगाह के लिए उपलब्ध लचीलेपन को ध्यान में रखते हुए और प्रस्तावित परिवर्तन पर चूंकि किसी भी उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठन से कोई आपत्ति नहीं है.

2.1.2	पलन देवताओं में रियायत/छूट					
क्रम सं.	विवरण	रियायत/छूट				
2	वेमल्स बेदरगाह में प्रवेश करते हैं लेकिन उसमें किसी भी कारों या यात्रियों को डिम्बाजं या नहीं लेते हैं (परम्परा उद्देश्य के लिए आवश्यक सामग्री को छोड़कर)	50%				
2.2	पवित्रदेव शुल्क					
2.2.1	पवित्रदेव शुल्क की अनुसूची					
क्रम सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी				
		विदेशी (यूएस डॉलर में)			तटीय (रु. में)	
		पोओएल और कूड आपन पोत	कंटेनर पोत	आरओआर ओ पोत	अन्य पोत	
सभी तटीय पोत						
1	10,000 तक	0.403	0.403	0.403	0.403	10.65
2	10,001 से 15,000	0.462	0.462	0.462	0.462	12.22
3	15,001 से 30,000	0.532	0.532	0.532	0.532	14.07
4	30,001 से 60,000	0.756	0.756	0.756	0.756	19.97
5	60,001 और ऊपर	0.875	0.875	0.875	0.875	23.12

	यथा लागू रियायती व्यापार-सूचना/ परिपत्रों के लिए पलन की वेबसाइट: <a href="http://www.chennaiport.gov.in">www.chennaiport.gov.in</a> का सदस्य हैं										
2.1.2	पलन देवताओं में रियायत/छूट:										
क्रम सं.	विवरण	रियायत/छूट									
2	केवल बेकरी को लेने के लिए आने वाले पोतों सहित ऐसे पोत जो बेदरगाह में प्रवेश करते हैं लेकिन उसमें किसी भी कारों या याचियों को छोड़ते या नहीं लेते हैं (संरक्षित उद्देश्य के लिए आवश्यक सामग्री को छोड़कर)	50%									
2.2	पवित्रदेव शुल्क										
2.2.1	पवित्रदेव शुल्क की अनुसूची										
क्रम सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी									
		विदेशी(यूएस डॉलर में)					तटीय( रु.यों में)				
		पोओएल और कूड आपन पोत	कंटेनर पोत	आरओआर ओ पोत	सामान्य कार्यों पोत	यात्री और मैनकायों पोत	पोओएल और कूड आपन पोत	कंटेनर पोत	RoRo Vessels	सामान्य कार्यों पोत	यात्री और मैन कार्यों पोत
1	10,000 तक	0.5042	0.4202	0.4622	0.4202	0.4622	13.3244	11.1037		11.1037	12.2141
2	10,001 से 15,000	0.5780	0.4817	0.5299	0.4817	0.5299	15.2887	12.7406		12.7406	14.0147
3	15,001 से 30,000	0.6656	0.5547	0.6102	0.5547	0.6102	17.6033	14.6694		14.6694	16.1363
4	30,001 से 60,000	0.9458	0.7882	0.8670	0.7882	0.8670	24.9848	20.8207		20.8207	22.9028
5	60,001 और ऊपर	1.0948	0.9123	1.0035	0.9123	1.0035	28.9259	24.1049		24.1049	26.5154
न्यूनतम प्र भार प्रति पोत		924.40					24,428				

	प्राधिकरण पोर्ट द्वारा प्रस्तावित पोर्ट देवताओं की राशि में परिवर्तन को मंजूरी देने के लिए इच्छुक हो सकता है।
रियायती दरों पर जमाशुल्कता लेने के लिए आधार नोट लिखा गया।	बेदरगाह द्वारा दिए गए कार्यों के लिए प्रस्तावित 'फुटनोट' को मंजूरी दी जा सकती है।
परतन पर बेकरीय गतिविधियों को बढ़ाने के लिए	बेदरगाह पर बेकरीय गतिविधि को बढ़ाना देने के लिए, सीएचपीटी ने बेकरीय जहाजों को 50% रियायत देने का प्रस्ताव दिया है। टैरिफ के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व का अनुमान लगाने हुए राजस्व में कमी में रु.1.12 लाख का राजस्व पोर्ट द्वारा वसूली दिखाई गई है । प्रस्तावित प्रावधान को मंजूरी जा सकती है।
'अन्य पोत' दरों में अंतर के कारण 'सामान्य कार्यों पोत' और 'मैनकायों पोत' नॉन-कार्यों पोत' में विभाजित किए गए।	पलन द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर तथा बाजार में वाणिज्यिक निष्कर्ष के आधार पर और पलन को उपलब्ध छूट के आधार पर और क्योंकि प्रस्तावित परिवर्तनों पर किसी भी उपयोगिता अथवा उपयोगिता संगठन से कोई डिस्क्ली प्राप्त नहीं हुई है यह प्राधिकरण पलन द्वारा यथा प्रस्तावित पावनदेव प्र भार लगाने के लिए बेदरगाह के लिए उपलब्ध पोर्ट द्वारा प्रस्तावित न्यूनतम शुल्क को स्वीकृत करने के लिए इच्छुक है।
	पलन द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर तथा बाजार में वाणिज्यिक निष्कर्ष के आधार पर और पलन को उपलब्ध छूट के आधार पर और क्योंकि प्रस्तावित परिवर्तनों पर
प्रदान की गई सेवाओं के लिए कम जीआरटी से कम वसूल किए बहुत कम प्राप्त हुई है। 2000 जीआरटी के पोत पर आधारित	पलन द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर तथा बाजार में वाणिज्यिक निष्कर्ष के आधार पर और पलन को उपलब्ध छूट के आधार पर और क्योंकि प्रस्तावित परिवर्तनों पर

<b>2.2.6</b>	<b>टनों/ लांचों/मूँरिच बालकों का कियाया प्रचार</b>			
क्रम सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति घंटा या उसका कोई भाग	
			विदेशी (यूएसडीमें)	तटीय (रु.में)
<b>2.3</b>	<b>बर्ष कियाया प्रचार</b>			
<b>2.3.1.</b>	<b>बर्ष कियाया प्रचार की अनुसूची</b>			
क्रम सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई भाग		
		विदेशी (यूएसडीमें)	तटीय (रु.में)	
1	आयल बर्षों पर आने वाले कूड आयल पोतों सहित पीओएल	0.0043	0.114	
5	मैर कार्गो पोत	न्यूनतम यूएसडी 600 प्रति पोत के अध्याधीन 0.0086	न्यूनतम रु.16,000 प्रति पोत के अध्याधीन 0.2280	

<b>2.2.6</b>	<b>टनों/ लांचों/मूँरिच बालकों का कियाया प्रचार</b>			
क्रम सं.	विवरण	इकाई	विदेशी (यूएसडीमें)	विदेशी(यूएस डी में)
			विदेशी (यूएसडीमें)	तटीय (रु.में)
6	बोलाई पुल टेस्ट प्रचार	प्रति घंटा		25000.00
<b>2.3</b>	<b>बर्ष कियाया प्रचार</b>			
<b>2.3.1.</b>	<b>बर्ष कियाया प्रचार की अनुसूची</b>			
क्रम सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई भाग		
		विदेशी (यूएसडीमें)	तटीय (रु.में)	
1	कूड आयल पोतों सहित पीओएल	0.0054	0.1427	
5	वाजी पोत	0.0050	0.1308	

यथा लागू रियायती दर के ट्रेड नोटिस / परिपत्र लिए, पोर्ट की वेबसाइट देखें: [www.chennaiport.gov.in](http://www.chennaiport.gov.in)

न्यूनतम एकमुश्त रशि का प्रस्ताव किया गया है.	और क्योंकि पलन को किसी भी उपयोगिता अथवा उपयोगिता संगठन से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है यह प्राधिकरण पलन द्वारा यथा प्रस्तावित पायलटैज प्रचार लगाने के लिए बंदरगाह के लिए उपलब्ध पोर्ट द्वारा प्रस्तावित न्यूनतम शुल्क को स्वीकृत करने के लिए इच्छुक है।
रियायती दरों पर जागरूकता फैलाने के लिए नीचे नोट दिया गया है.	
मान के आधार पर नई मद आरंभ की गई.	प्रस्तावित नई 'लेवी' के कारण राजस्व प्रभाव जैसा कि सीएचपीटी ने 0.25 लाख मणित किया है, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व का आकलन करने समय सीएचपीटी ने मागन में लिया है. दरों को निर्धारित करने समय बाजार मूल्यों के आधार पर पलन को प्राप्त छुट का ध्यान में रखते हुए बाजार मूल्यों और वाणिज्यक निष्कर्ष के आधार पर और क्योंकि उपयोगिता/उपयोगिता संगठनों की और से प्रस्तावित परिवर्तनों पर कोई आपत्ति नहीं की गई है यह प्राधिकरण प्रस्तावित लेवी को पलन के प्रस्ताव अनुसार लागू करने की इच्छुक है.
संदेह को दूर करने के लिए विवरण से 'ऑयल बर्ष पर आने वाला' हटाया गया।	पोर्ट द्वारा दिए गए कारणों के लिए, पोर्ट द्वारा प्रस्तावित नोट में मौजूदा विवरण को हटाने की मंजूरी दी जा सकती है।
'वाजी पोत' को एक पृथक मद के तौर पर शामिल किया गया .	बंदरगाह द्वारा दिए गए कारणों के लिए, मौजूदा पीर-मालवाहक जहाजों के 'वाजी जहाजों' और पीर-मालवाहक जहाजों के द्विभाजन को मंजूरी दी जा सकती है। प्रस्तावित परिवर्तन के कारण राजस्व प्रभाव पर सीएचपीटी द्वारा टैरिफ के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व आकलन में उल्लेख किया गया है।
रियायती दरों पर जागरूकता फैलाने के लिए	बंदरगाह द्वारा दिए गए कारणों के लिए,



[illegible]

2.3.2	अतिरिक्त वर्ष किराया प्रभार														
	<table><tr><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="2">इस प्रति पंटा या उसका कोई भाग</th></tr><tr><th>विदेशी (यूएसडीमें)</th><th>स्थीय (रु.में)</th></tr><tr><td>पोत जो डिम्बार्ज या लोडिंग ऑपरेशंस को पूरा करने के बाद 4 घंटे के भीतर पावनट को नहीं बुलाते हैं, के लिए लैशिंग/ अनलैशिंग ऑपरेशंस या पाइप लाइन को फलश करना शामिल है, जो कि स्लाइन के माध्यम से फलशिंग, डिम्बार्ज / लोडिंग के समय से जब तक वर्ष खाली की जाती है, तक गणना की जाती है।</td><td>अनुसूची 2.3.1 में किए गए निर्धारण के अनुसार वर्ष किराया शुल्क का दो गुणा</td><td>अनुसूची 2.3.1 में किए गए निर्धारण के अनुसार वर्ष किराया शुल्क का दो गुणा</td></tr><tr><td>डबल वर्ष के किराए पर किसी भी वर्ष पर पोत वर्ष को तब खाली कर देगा जब पोर्ट को किसी अन्य जहाज के लिए या किसी अन्य उद्देश्य के लिए वर्ष की आवश्यकता होती है जिसमें विफल हो जाने पर इस तरह का पोत सीएचपीडी या इसके अधिकृत अधिकारी द्वारा इस आलय का नोटिस जारी करने के समय से वर्ष भाड़ा के रूप में दंड का पात्र होगा अकर्षित करता है।</td><td>अनुसूची 2.3.1 में किए गए निर्धारण के अनुसार वर्ष किराया शुल्क का 5 गुणा</td><td>अनुसूची 2.3.1 में किए गए निर्धारण के अनुसार वर्ष किराया शुल्क का 5 गुणा</td></tr><tr><td colspan="3">अनुसूची 2.3.1 में अनुसूचित प्रभार निम्न मामलों में प्रभाव नहीं होंगे : (क). सुरक्षित नौकायन के लिए पोत द्वारा प्रतीक्षा करना (ख). पलन के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल (ग). पलन के उपकरणों में खराबी आना</td></tr></table>	विवरण	इस प्रति पंटा या उसका कोई भाग		विदेशी (यूएसडीमें)	स्थीय (रु.में)	पोत जो डिम्बार्ज या लोडिंग ऑपरेशंस को पूरा करने के बाद 4 घंटे के भीतर पावनट को नहीं बुलाते हैं, के लिए लैशिंग/ अनलैशिंग ऑपरेशंस या पाइप लाइन को फलश करना शामिल है, जो कि स्लाइन के माध्यम से फलशिंग, डिम्बार्ज / लोडिंग के समय से जब तक वर्ष खाली की जाती है, तक गणना की जाती है।	अनुसूची 2.3.1 में किए गए निर्धारण के अनुसार वर्ष किराया शुल्क का दो गुणा	अनुसूची 2.3.1 में किए गए निर्धारण के अनुसार वर्ष किराया शुल्क का दो गुणा	डबल वर्ष के किराए पर किसी भी वर्ष पर पोत वर्ष को तब खाली कर देगा जब पोर्ट को किसी अन्य जहाज के लिए या किसी अन्य उद्देश्य के लिए वर्ष की आवश्यकता होती है जिसमें विफल हो जाने पर इस तरह का पोत सीएचपीडी या इसके अधिकृत अधिकारी द्वारा इस आलय का नोटिस जारी करने के समय से वर्ष भाड़ा के रूप में दंड का पात्र होगा अकर्षित करता है।	अनुसूची 2.3.1 में किए गए निर्धारण के अनुसार वर्ष किराया शुल्क का 5 गुणा	अनुसूची 2.3.1 में किए गए निर्धारण के अनुसार वर्ष किराया शुल्क का 5 गुणा	अनुसूची 2.3.1 में अनुसूचित प्रभार निम्न मामलों में प्रभाव नहीं होंगे : (क). सुरक्षित नौकायन के लिए पोत द्वारा प्रतीक्षा करना (ख). पलन के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल (ग). पलन के उपकरणों में खराबी आना		
विवरण	इस प्रति पंटा या उसका कोई भाग														
	विदेशी (यूएसडीमें)	स्थीय (रु.में)													
पोत जो डिम्बार्ज या लोडिंग ऑपरेशंस को पूरा करने के बाद 4 घंटे के भीतर पावनट को नहीं बुलाते हैं, के लिए लैशिंग/ अनलैशिंग ऑपरेशंस या पाइप लाइन को फलश करना शामिल है, जो कि स्लाइन के माध्यम से फलशिंग, डिम्बार्ज / लोडिंग के समय से जब तक वर्ष खाली की जाती है, तक गणना की जाती है।	अनुसूची 2.3.1 में किए गए निर्धारण के अनुसार वर्ष किराया शुल्क का दो गुणा	अनुसूची 2.3.1 में किए गए निर्धारण के अनुसार वर्ष किराया शुल्क का दो गुणा													
डबल वर्ष के किराए पर किसी भी वर्ष पर पोत वर्ष को तब खाली कर देगा जब पोर्ट को किसी अन्य जहाज के लिए या किसी अन्य उद्देश्य के लिए वर्ष की आवश्यकता होती है जिसमें विफल हो जाने पर इस तरह का पोत सीएचपीडी या इसके अधिकृत अधिकारी द्वारा इस आलय का नोटिस जारी करने के समय से वर्ष भाड़ा के रूप में दंड का पात्र होगा अकर्षित करता है।	अनुसूची 2.3.1 में किए गए निर्धारण के अनुसार वर्ष किराया शुल्क का 5 गुणा	अनुसूची 2.3.1 में किए गए निर्धारण के अनुसार वर्ष किराया शुल्क का 5 गुणा													
अनुसूची 2.3.1 में अनुसूचित प्रभार निम्न मामलों में प्रभाव नहीं होंगे : (क). सुरक्षित नौकायन के लिए पोत द्वारा प्रतीक्षा करना (ख). पलन के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल (ग). पलन के उपकरणों में खराबी आना															
नोट:															
(1).	वर्ष किराया लगाने के प्रयोजन के लिए अवधि पोत के वर्ष में आने से लेकर वर्ष को खाली करने तक गिनी जाएगी। अनुसूची 2.3.1 में निर्धारित समय के अनुसार किराया किराया के 5 गुना														
(2).	वर्ष बीडी -3 के साथ खड़ा हुआ एक पोत और बगल के वर्ष बीडी -1 को धरे हुए है ताकि बीडी -1 पर अन्य पोत का संचालन न किया जा सके, तो ऐसी स्थिति में उक्त पोत पर उक्त पोत पर लगने वाले किराया के अतिरिक्त वर्ष बीडी- 1 पर खड़ा किया जा सकने वाले सबसे बड़े पोत पर प्रभाव किराया लगाया जाएगा। इस नोट के प्रयोजन के लिए, सबसे बड़े पोत की की आस्ट्री जो बीडी -1 में वर्ष किया जा सकता है, 43,000 मीट्रिक टन के समरूप किराया लिया जाएगा।														

नीचे नोट दिया गया है।		प्रस्तावित फुटनोट को मंजूरी दी जा सकती है।
जहाजों को सामान्य बंधे भाड़े के दोषणा भुगतान पर बंधे पर जाने की अनुमति देकर जहाजों को अधिक छूट प्रदान करना। व्यापार ने किताबें जमाई किताबें देना एमओआर के अनुसार प्रति घंटे के आधार पर एक एमओआर के आधार पर अधिक है।	पने शिपिंग एजेंसियों द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर और जहाज मालिकों और परिचालन कार्यों निर्माणों और अयातकों को बहुत अधिक मात्रा में परिचालन करने और ब्रेक बन्क जाने को अधिक लागे के लिए बढ़ावा देने हेतु प्रस्तावित प्रावधान को मंजूरी दी जा सकती है।	
बर्धे के लिए प्रतिधारण अगले पोत के लिए प्रावधान और इस श्रेष्ठता के उचित कार्यान्वयन के लिए लाया गया मेन्टली कलज।	प्रस्तावित प्रावधान उपयोगकर्ताओं के बीच अनुदान स्थापित करना और इस तरह पोत अनुसूची की उचित योजना में बेदरगाह की मदद करेगा। इस प्रकार, प्रस्तावित दंड प्रक्रिया को भी मंजूरी दी जा सकती है।	
हदयाग गया : (श) कोर्ट की हिरासत में पोत : कोर्ट की हिरासत का कारण पलन नहीं है और पोर्ट किसी भी तरह में इस्तेमाल किए जाने पर नहीं है। यदि किसी पोत को हिरासत में ले लिया जाता है तो पोर्ट को अपने बंधे किताबें शुल्क नहीं खोना चाहिए। इन परिस्थितियों के लिए लागू अतिरिक्त बंधे किताबें शुल्क का भुगतान पोत एजेंट / मालिक को करना पड़ सकता है।	बेदरगाह द्वारा दिए गए कार्यों में, प्रस्तावित प्रावधान को मंजूरी दी जा सकती है।	
को डू, परिवर्तन नहीं		
'नोट(2) मोज़ेक' हदया दिया गया है पलन को देने के आधार पर किए जाने की स्थिति में है और अतिरिक्त प्रयोग में नहीं लाई जाती है।	पोर्ट द्वारा दिए गए कार्यों के लिए, नोट के प्रस्तावित विवरण को मंजूरी दी जा सकती है।	
प्रस्तावित नोट(2) शामिल किया गया। बर्धे, जो पोत पूरी तरह से / आंशिक रूप में बंधे पर कब्जा कर लेते हैं, का प्रहसन के लिए उपयोग नहीं किया जा सकता है। यदि 330 मीटर की लंबाई के साथ बीएलसीबी का पोर्ट बीडी। पर प्रहसन किया	बेदरगाह के समाधनों का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने और बेदरगाह को अवसर अनुकूल वास्तव बन्क के लिए और चूक। इस मामले पर उपयोगकर्ताओं की ओर में कोई आपत्ति नहीं की जा रही है। इसलिए, मीठापनी के द्वारा	

[illegible]

नहीं।	पुनः/वर्गीकरण, पुनः-सामू
विवरण में कोई बदलाव नहीं।	हीकरण काल्प करने तथा आयोधन करने के लिए
'मिश्रि का तेल और एटीएफ' से मय अवग करने हुए अवग मद के तौर पर बिटुमन जोड़ा गया	पोटे द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव को स्वीकृत करने के लिए दृष्ट्युक्त है।
विवरण में कोई बदलाव नहीं।	
विवरण में कोई बदलाव नहीं।	
विवरण में कोई बदलाव नहीं।	
विवरण में कोई बदलाव नहीं।	
विवरण में कोई बदलाव नहीं।	
विवरण में कोई बदलाव नहीं।	
विवरण में कोई बदलाव नहीं।	
इस विवरण से 'बिटुमेन' को हटा दिया और 'शैब एंड केरीमीन' में शामिल कर लिया	
विवरण अपरिचित।	
क्योंकि दरे वही भी इस लिए वर्तमान दरमनों में खादों के दो उप समूहों को मिला कर एक कर दिया गया ताकि कोई असमंजस उत्पन्न न हो।	
विवरण में कोई बदलाव नहीं।	
मोज़ुदा एसओआर के आइटम 10 (iii) [क, ख, ग] को एकल मद के रूप में देखा जाना है; मीबीयू के वजन के आधार पर किसी अवग वर्गीकरण की आवश्यकता नहीं है।	
विवरण अपरिचित।	
विवरण में 'रेल' जोड़ें।	
व्यापक वर्गीकरण के लिए 'प्रेडेड' स्केप सहित जोड़ा गया।	
विवरण में कोई बदलाव नहीं।	
विवरण में कोई बदलाव नहीं।	
कतब की गई: मोज़ुदा एसओआर की मद सं. 13 (iii) (क) और (ख) और 11 (iv); आयत वा निर्यात वा	

			0.47% अधिकतम 30,000 रूपये प्रति यूनिट के अध्याधीन	0.29% अधिकतम 18,000 रूपये प्रति यूनिट के अध्याधीन							इंजन क्षमता के बोनस वाहन का आसान वर्गीकरण
	(क). 15 मी.ट.तक भार वाले	एड-वेलोरम				(ड)6 पहिए वाले वाहन	एड-वेलोरम	0.3545% अधिकतम रु.36,282 प्रति यूनिट के अध्याधीन	0.2127% अधिकतम रु2,1769 प्रति यूनिट के अध्याधीन ` 21,769		क्वब, मौजूदा एसओआर की मद्द 13 (v) (क) और (ख) ; वाहन का वजन महत्वहीन है
	(ख). 15 से अधिक-30 मी.ट. तक भार वाले	एड-वेलोरम	0.47% अधिकतम रु.45,000 प्रति यूनिट के अध्याधीन	0.29% अधिकतम 27,000 रूपये प्रति यूनिट के अध्याधीन		26	नौह अवस्क के पत्ते	एम.टी.	56.30	56.30	विवरण में कोई बदलाव नहीं
	(ग)30मी.ट. से अधिक भार वाले	एड-वेलोरम	0.47% अधिकतम रु. 1,00,00 0 प्रति यूनिट के अध्याधीन	18,000		27	ऊपर क्रम सं. 26 को छोड़ करबेरोहट, बॉक्सआईट, क्ले, कॉबल स्टोन डोनोंमाईट, फेंरी सिलिकॉन, फेंरी-स्लेग,फल्गुरोस्पर, जिप्सम, कबैस्टोन, लाईम स्टोन, मिल स्केल,				शामिल की गई : क्ले, स्लेग और मिल स्केल
(iv)	इलेक्ट्रीकल और इलेक्ट्रॉनिकसामान, सारी केबलों, हिस्सों उपकरणों और अतिरिक्त कल पुर्जों सहित ऊपर (iii) में उल्लेखित मशीनरी और उपकरण के सिवाय	एड-वेलोरम	0.31%	0.18%		(क). आयात	एम.टी.	46.92	28.15		
(v)	रेलवे बेगन और कोच	प्रत्येक	22,300	13,380		(ख). निर्यात	एम.टी.	32.53	19.52		
(vi)	लोकोमोटिव्ह	प्रत्येक	33,500	20,100		28	प्रोविज़न और चरेशू सामान और सभी प्रकार के फल,खरिजुयां, थोक में नहीं	एम.टी.	64.23	38.54	सभी प्रकार की खाद्य वस्तुएं
11	धातु और धातु के उत्पाद					29	रेलवे बेगन और कोच	प्रत्येक	27900	16740	विवरण में कोई बदलाव नहीं
(i)	इनगोट और बिलेट्स , चादरें और प्लेटें, छड़ें, एंगल, सरिंग, पाईप और फिटिंग	एम.टी.	90	54		30	लोकोमोटिव्ह	प्रत्येक	41912	25147	विवरण में कोई बदलाव नहीं
(ii)	धातु का स्केप	एम.टी.	45	27		31	सभी प्रकार के लवण	एम.टी.	29.19	17.51	जोड़ें : सभी प्रकार के.
12	शीश	एम.टी.	38	ए		32	सभी प्रकार की बीसी	एम.टी.	64.23	38.54	जोड़ें : सभी प्रकार के.
13	बातियो/ कार्यों को ले जाने के लिए मोटर वाहन					33	अलग से निजी सामान	प्रत्येक	140	84	विवरण में कोई बदलाव नहीं
(i)	दोपहिया वाहन	प्रत्येक	500	300		34	लकड़ी के चट्टे	क्व. मी.	41.70	25.02	विवरण में कोई बदलाव नहीं
(ii)	दोपहिया वाहन	प्रत्येक	1500	900		35	लकड़ी बोम,प्लआईवुड, बोर्ड लकड़ी के उत्पाद और लकड़ी की लुग्दी	एम.टी.	69.85	41.91	विवरण में कोई बदलाव नहीं
(iii)	1400 सीसी तक वाले 4 पहियों वाले वाहन					36	कोई अन्य कार्यों जो निर्दिष्ट नहीं हैं।				विवरण में कोई बदलाव नहीं
	(क). आयात	एड-वेलोरम	0.47% प्रति यूनिट अधिकतम रु.4200 की अध्याधीन	0.29% प्रति यूनिट अधिकतम रु.2,520 के अध्याधीन			(क). थोक में	एम.टी.	92.58	55.55	
	(ख). निर्यात	एड-वेलोरम	0.47% प्रति यूनिट अधिकतम रु.2,200 के अध्याधीन	0.29% प्रति यूनिट अधिकतम रु.1320 के अध्याधीन			(ख). थोक के अलावा	एड-वेलोरम	0.5213%	0.3128%	
(iv)	1400 सीसीसे ऊपर वाले 4 पहियों वाले वाहन - आयात और निर्यात	एड-वेलोरम	0.47% प्रति यूनिट अधिकतम रु.8,400 के अध्याधीन	0.29% प्रति यूनिट अधिकतम रु.5,040 के अध्याधीन							
(v)	6 और अधिक पहिया वाले वाहन										
	(क). 7.5 मी.ट. भार वाले वाहन	एड-वेलोरम	0.47% प्रति यूनिट अधिकतम रु. 10,000 के अध्याधीन	0.29% प्रति यूनिट अधिकतम रु.6000 के अध्याधीन							
	(ख). 7.5 मी. टन. से अधिक भार वाले वाहन	एड-वेलोरम	0.47%	0.29%							

[illegible]

8	सीएचपीटी को , या सीएचपीटी के द्वारा सामान प्रेषित या सीएचपीटी के बाले पर सरकार के नाम पर प्रेषित सामान		
नोट			
(6) (क).	बेजई पोर्ट के लिए नहीं भेजे गए कार्गो / कंटेनर / माफी के उतारे जाने और उस कार्गो / कंटेनर / को पुनः प्रेषित किए जाने पर लागू होने वाले घाट किराया का 75% तक प्रत्येक प्रहस्तन के लिए लगाया जाएगा। स्टीमर एजेंट आवश्यकता पड़ने पर कार्गो/कंटेनर /एमएफआई की एक वर्ष में दूसरे वर्ष तक आवाजही की व्यवस्था , यदि आवश्यक होगा , करेगा।		
(ख).	मालवाहक / कंटेनर / एमएफआई को जहाज से सीधे जहाज में भेजा जाता है, तो उस माल / कंटेनर /एमएफआई पर लागू होने वाले घाट भाड़ा के 50% तक प्रत्येक प्रहस्तन के लिए मूल्यांकन किया जाएगा।		
(9).	"रक्षा भंडार" में बम, ग्रेनेड, टॉरपीडो, बोरूडी म्यूनि, सिज़ाईले और अन्य समान प्रकार के युद्ध के उपस्कर और उनके छोड़े से हिस्से पुर्जे : कार्ट्रिज और अन्य उपस्कर आर प्रेलोक और गैट कार्ट्रिज वीड जो उपस्करों के तहत आती है तथा शस्त्र तथा उनके हिस्से पुर्जे आते हैं जो परंतु कन्स्टम टैरिफ आफ इंडिया के अध्याय सं. 93 के नोट सं. 2 के अनुसार इनके हिस्से पुर्जों के संदर्भ में रेडियो और राडार उपकरण शामिल नहीं हैं :		
(10).	मै0 हुदाई मोटर्स इंडिया लि.(एनएमआईएल) द्वारा प्रहस्तित निर्यात कारों पर घाटभाड़ा मै. एनएमआईएल के साथ किए गए अनुबंध के आधार पर होगा।		
3.2.	केन प्रचार		
3.2.2	पलन के अंदर निजी केलों के प्रचोष के लिए प्रचार		
3.3	निर्वाच शुल्क प्रचार		
3.3.1	ट्राजिट क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए निशुल्क अवधि		
क्रम सं.	विवरण	निशुल्क अवधि (दिनों में)	निशुल्क अवधि आरंभ होने का दिन
2	निर्वात कार्गो		
(iii)	ट्राजिट क्षेत्र में भंडारित निर्यात कार्गो, पोत द्वारा शट-आउट या प्राकृतिक कारणों जैसे कि तुफान आदि के कारण से शिपमेंट करने में रुके हुए और पलन परिसर में हटा दिए गए	2	पोत पर कार्य संपूर्ण होने की तिथि से अगला दिन

[illegible]

[illegible]

[illegible]



[illegible]

[illegible]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**Mumbai, the 25<sup>th</sup> November 2019

**No. TAMP/30/2019-CHPT.**— This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), had disposed of the proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for general revision of its Scale of Rates on 10 October 2019. Considering the time involved for notifying the (Speaking) Order along with the Scale of Rates approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the revised Scale of Rates approved by this Authority on 10 October 2019 was notified in the Gazette of India on 30 October 2019 vide Gazette No.376. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order connected with disposal of the proposal of the CHPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**Case No. TAMP/30/2019-CHPT****Chennai Port Trust**

- - -

**Applicant****QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**(Passed on this 10<sup>th</sup> day of October 2019)

This case relates to a proposal received from Chennai Port Trust (CHPT) for General Revision of its Scale of Rates (SOR).

2. The existing SOR of the CHPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/22/2016-CHPT dated 17 September 2016 which was notified in the Gazette of India on 10 October 2016 vide Gazette No.371. The said Order had prescribed a tariff validity upto 31 March 2019. Thereafter, the decision of this Authority to extend the validity of existing Scale of Rates SOR of all eleven Major Port Trusts including CHPT from 1 April 2019 to 30 September 2019 or till the effective date of implementation of the revised SOR to be notified by this Authority, whichever is earlier, was conveyed vide our letter No. TAMP/39/2005-Misc dated 29 March 2019.

3.1. All the Major Port Trusts were earlier governed by the Tariff Policy of 2015 for fixation of SOR for handling cargo, vessel and rendering miscellaneous services. Subsequently, the Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. IWT-II/28/2018-IWT dated 26 December 2018 has issued the new "Tariff Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018" for determination of SOR which are due for revision in Major Port Trusts with effect from 1 April 2019 under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act 1963. In compliance with the direction issued by the Government of India, this Authority has notified the Tariff Policy Guidelines, 2018 in the Gazette of India vide Gazette No.17 dated 16 January 2019. The Tariff Policy, 2018 has come into effect from 26 December 2018. The said Tariff Policy, 2018, was forwarded to all Major Port Trusts including CHPT vide our letter No.TAMP/79/2018-Misc. dated 25 January 2019. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2018, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2018 have also been notified in the Gazette of India on 30 January 2019 vide Gazette No.29.

3.2. A copy each of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2018 were forwarded to all Major Port Trusts including CHPT to consider it while formulating the General Revision proposal vide our letter Nos .TAMP/79/2018-Misc. dated 02 January 2019 and 04 February 2019 respectively.

4.1 In this backdrop, the CHPT vide its letter No. A.O.(SOR)/General Revision-2019/2018/F dated 28 June 2019 has filed its proposal for general revision of its Scale of Rates, following Tariff Policy, 2018. The proposal of the port is as follows:

- (i). Proposal covers Vessel Related Charges, Cargo Related Charges, Stevedoring and C&F labour Charges and other Miscellaneous charges.
- (ii). Excludes Land Licence Fee / Lease rent governed by Land Policy Guidelines (due for revision from Jan'20) and Port Railway charges fixed by Railway Board.
- (iii). The Definitions, Terms & Conditions modified based on Tariff Policy Guidelines / Common orders issued by TAMP.

(iv) **Vessel Related Charges:**

- (a). No increase for Container and General Cargo vessels.
- (b). 10% increase for RoRo, Passenger & Non-cargo vessels.
- (c). 20% increase for POL & Crude vessels.
- (d). Port dues for Coastal vessels modified from 'once in 30 days' to 'Each Entry'.
- (e). 50% Concession in Port dues for vessels berthed only for bunkering purpose.
- (f). Minimum Pilotage charges introduced based on 2000 GRT vessel.
- (g). Additional berth hire (US\$ 564/ hour) for not calling pilots within 4 hours reduced to double berth hire based on GRT.
- (h). Note under Berth Hire charges relating to wharf crane deleted (Note (2) under Sch.2.3.2 in existing SoR).
- (i). Exemption of anchorage fee for vessels shifted to outer anchorage due to Port convenience. (New Note under Sch. 2.3.4)
- (j). 20% increase in other marine charges, viz. hire of tugs, mooring crew, water supply, fire engine & gear, etc.

(v) **Cargo Related Charges:**

- (a). Wharfage schedule is reclassified and regrouped as given below :

Rate of increase	Commodities
0% increase	Oil bunkering to vessels, Coir & Jute, Defence stores, Granite blocks, Metal and Metal products, Salt, Timber Logs & Wood products
5% increase	Chemicals
10% increase	Cereals & pulses, Sugar, Provisions & all other food items
20% increase	Acids, Crude & POL products, Edible oil, Molasses, Air craft, Boats & Launches, Construction materials, Fertilizer, Metal scrap, Ores & minerals, Iron ore pellets, Railway Wagons & Coaches, Unaccompanied baggage, Unspecified cargo (in bulk) and Passenger Fee.

- (b). No change in ad valorem rate for 4 wheelers (0.49% after indexation) – Ceiling rates based on capacity clubbed and increased to ₹10,509 per unit (+20%).
- (c). Six wheelers Concessional rate (after indexation) of 0.3545% Adv. incorporated in SoR – Ceiling rates clubbed and increased to ₹36,282/- per unit (+20%).
- (d). Machinery fitted with wheels as CBU - Concessional rate (after indexation) of 0.3545% Adv. incorporated in SoR – Ceiling rates clubbed and increased to ₹1,25,112/- per unit (+20%).
- (e). Machinery other than CBU – Indexed rate of 0.3232% Adv. increased to 0.3545% Adv.
- (f). Documentation charge of ₹1,000/- per shipping bill for ship stores.
- (g). Condition of first voyage for exempting wharfage on vessels deleted. No wharfage for vessels entering with own power. Documentation charge of Rs.1,00,000/- per vessel, if manifested as cargo.
- (h). No increase in Charges for permitting private cranes.
- (i). Crane Charges for Wharf crane and FC Thangam are removed.
- (j). Demurrage charges classified into two, "open space" and "covered space" and rates for covered space kept at 50% higher than open space rates
- (k). 20% increase in demurrage & pollution levy on dry bulk cargo.

- (l). New provision for vessel based short-term allotment of land (15 days) for cargo storage based on existing licence fee rates.
- (m). No increase in Special Port Service Charge on Rail borne goods.
- (vi). **Stevedoring and C&F Charges:**
- (a). Charges for supply of labour for stevedoring operations restructured as Composite "Per M.T." rate, which comprise of time-rate wages, general levy and piece rate incentive.
- (b). Time rate wages updated with present wages (Apr'19) - Existing time rate wage was fixed based on wages prevailing in Jan'16)
- (c). General Levy retained at 192% of time-rate wages.
- (d). Piece-rate incentive towards C&F operations retained.
- (e). Special Levy towards Wage Revision arrears (2007) retained.
- (viii) **Miscellaneous Charges:**
- (a). No increase in Electronic Rail weigh bridge charges.
- (b). Slipway charges revised based on actual expenses and demand.
- (c). Harbour Entry Fee - restructured, increased and included in SOR.
- (d). 20% increase in miscellaneous charges, viz. hire of port equipment, charges for hoarding & sign boards, etc.

4.2. The CHPT has submitted that the proposed tariff will have a validity period of three years from the date of effective date of implementation of the Scale of rates as per the TAMP notification and has undertaken that it will submit a suitable proposal at least three months before the expiry of the validity period.

4.3. The CHPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form 3.

- (i) The ARR computation furnished by CHPT is tabulated below:

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018					
Sl. No.	Description		Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
			₹. in lakhs		
(1).	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>	<b>Note 1</b>			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	Annual A/cs	27,956.28	27,025.90	23,657.22
(ii).	Management & General Admn. Overheads	Annual A/cs	28,264.67	28,796.96	29,787.68
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	Annual A/cs	37,930.87	38,133.68	37,785.69
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)</b>		<b>94,151.82</b>	<b>93,956.54</b>	<b>91,230.59</b>
	<b>Average of Total Expenditure</b>			<b>93,112.98</b>	
(2).	<b>Less Adjustments:</b>				
(i).	Estate related expenses ( <b>Note 1</b> )				
	(a). Operating expenses (including depreciation)	Annual A/cs & Cost sheet	1,798.13	2,056.10	1,884.28
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	Sheet M&GO	2,863.79	3,281.37	3,000.26
	(c). Allocated FME	Sheet FME&OE	2,438.82	2,901.09	3,009.60
	<b>Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]</b>		<b>7,100.74</b>	<b>8,238.56</b>	<b>7,894.14</b>
(ii).	<b>Interest on loans</b>	Sheet FME	13.48	0.98	-

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018					
Sl. No.	Description		Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(iii).	2/3rd of One-time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)				
	(a).Wage revision arrears (Note 2)	Sheet FME	744.00	-	-
	(b).Ex-gratia payment to SVRS (Note 3)		-	-	-
	(c).Compensation paid to dependants of deceased employees (Note 3)		-	-	-
	<b>Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]</b>		<b>744.00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
(iv).	2/3rd of the Contribution to the Superannuation Funds like Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment Fund (Note 4)				
	(a).Contribution to Pension Fund	Sheet FME	4,355.50	5,084.00	4,216.00
	(b).Contribution to Gratuity Fund	Sheet FME	1,100.50	1,488.00	1,302.00
	(c).Contribution to Leave Encashment Fund	Sheet FME	1,756.86	1,523.98	1,680.20
	<b>Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]</b>		<b>7,212.86</b>	<b>8,095.98</b>	<b>7,198.20</b>
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation (Note 5)	Form 2	18,861.34	19,273.14	21,344.18
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2018				
	(a). Operating Expenses		-	-	-
	(b). Depreciation		-	-	-
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads		-	-	-
	(d). Allocated FME		-	-	-
	<b>Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	<b>Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)</b>		<b>33,932.42</b>	<b>35,608.66</b>	<b>36,436.52</b>
(3).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments ( 3 = 1-2 )</b>		<b>60,219.40</b>	<b>58,347.88</b>	<b>54,794.07</b>
	<b>Average of Total Expenditure (Sl. No.1)</b>			<b>93,112.98</b>	
	<b>Average of Adjustments in Sl. No.2 (i), (ii), (iv) &amp; (v)</b>			<b>35,073.05</b>	
	<b>Adjustments in Sl. No.2 (ii) &amp; 2 (iii) (a) as per Note 2 (ii)</b>			<b>751.23</b>	
(4).	<b>Average Expenses of Sl. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3</b>			<b>57,288.70</b>	
(5).	<b>Capital Employed</b>				

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018					
Sl. No.	Description		Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (Y3) (As per Audited Annual Accounts)			57,330.77	
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (Y3) (As per Audited Annual Accounts)			17,345.07	
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			13,750.05	
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 (Y3) as per Audited Accounts.			-	
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 (Y3) as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.			-	
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	As per Form 4 & Note 4			
	(a). Inventory			192.99	
	(b). Sundry Debtors			1,613.04	
	(c). Cash			4,177.56	
	(d). Sum of (a)+(b)+(c )			5,983.59	
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)- (v)+(vi)(d)]			66,909.38	
(6).	Return on Capital Employed 8% on Sl. No. 5(vii)	Note (6)		5,352.75	
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 (Y3) [ (4)+ (6) ]			62,641.45	
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 (Y4) i.e. @ 3.45% (Sl. No.7*1.0345)			64,802.58	
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			64,802.58	
(10).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl No. 9 above	As per Form 3 & Note 5		60,385.11	
Notes:					
(1)	Comprises Estate related expenses as per Annual Accounts and Warehousing related expenses under Cargo related activity as per Cost sheet.				
(2)	Wage Revision Arrears of Rs.3400.00 lakhs reported in Annual Accounts for the year 2017-18 represents provision for the year 2017-18 towards increase in Pension due to consolidation of pension w.e.f. 1.1.2017 and it does not include arrears payment.				
(3)	These expenses have been amortized over 5 years. Since the figures reflected in the Audited Annual Accounts is 1/5 of the actual expenses, no adjustment has been made.				

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018					
Sl. No.	Description		Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(4)	Contribution to Superannuation Funds included under FME of Estate Activity, which averages around 7% of total FME has been excluded from the total actual contribution during the respective years.				
(5)	Management & General Overheads relating to Estate has been excluded from the total Management & General Overheads during the respective years.				
(6)	Return on Capital Employed (RoCE) has been calculated @ 8% instead of 16% as prescribed in TAMP Guidelines. Even at 8% RoCE, the Port is unable to achieve the ARR.				

- (ii). The CHPT has furnished detailed working of revenue estimation in Form 3 considering the existing tariff and the proposed tariff for the actual traffic of 2017-18. As per the said form, the total revenue estimation from Cargo, Vessel, Miscellaneous charges at the proposed level of tariff is ₹60385.11 lakhs.
- (iii). The Performance Standards proposed by CHPT in Form-6 are as given below:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed performance standards
(1).	<b>Cargo Related Services</b>	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) (Note)	15000
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	NA
(2)	<b>Vessel Related Services</b>	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	2.54
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in hours)	0.86
(3)	Any other parameters found relevant by the Port	--

5.1. Clause 3.2 and 3.3. of the Tariff Policy, 2018 stipulates that Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance Standards on its website, giving the designated email address of Port as well as for TAMP for comments of relevant user organisations / Organisation bodies, within 15 days' time. The Major Port Trusts shall submit its replies on the comments received from Port Users to TAMP not later than 15 days from the last date of receipt of comments from the port user. In this regard, the CHPT has confirmed that the proposal in reference has been hosted in the website of the port on 27 June 2019 for comments of the relevant stake holders/ users within 15 days' time.

5.2. Some of the users/ user organisations/ BOT operators have furnished their comments. The said comments were forwarded to the CHPT. The CHPT has responded to the comments of the users/ user associations vide its letter dated 31 July 2019.

6. The Chennai & Ennore Ports Steamer Agents' Association (CHENSAA) vide its e-mail dated 12 July 2019 has, *inter alia*, made the submission with regard to clauses 1.2 (i) (ii) and (iii) of the draft SOR proposed by CHPT that DG Shipping is not issuing separate license (specified voyage license or General Trading License) for container vessels as information by e-mail or letter from the vessel / operators / agents to DG (Shipping) is sufficient to trade the vessel in India. Accordingly, CHENSAA has requested this Authority to clarify with DG Shipping and amend the definitions accordingly. The Office of the Directorate General of Shipping has been requested vide letter dated 22 July 2019 to clarify the matter. The response from the Office of DG (Shipping) was not received till the case was finalized.

7. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, additional information/ clarification were sought from CHPT vide letter dated 16 August 2019. The CHPT has responded vide its letter dated 31 August 2019. The information/ clarification sought and the response of CHPT thereon is tabulated below:



Sl. No.	Additional information / clarification sought	Reply of CHPT																															
(A)	Calculation of ARR																																
(i)	The warehousing expenses which are grouped under the Cargo Handling Expenses in the Annual Accounts are considered by CHPT for exclusion under the Estate related Activity. However, it is seen from the proposal of the port that the CHPT has proposed about 25% increase in the storage charges of cargo and containers. Considering that an increase has been proposed in the storage charges, the 'warehousing expenses', the CHPT to consider it in the computation of ARR.	<p>The License Fee for allotment of land/space for cargo storage is covered under Estate Rental revision and not covered under this revision exercise. Hence, Form-3 – Income estimation also does not include the income from allotment of land/space inside the port for cargo storage reflected under warehousing activity. Since income from warehousing activity is not considered, the corresponding expenses pertaining to Warehousing activity included in Cargo Handling charges as per Annual Accounts is also excluded.</p> <p>With regard to increase in storage charges for containers / cargo (demurrage), it is stated that the income from container storage charges and demurrage is included under General Cargo handling activity and not under warehousing activity.</p> <p>The expenses relating to warehousing activity will be met from income from license fee / lease rent from allotment of land / space for which rates are to be fixed as per Land Policy Guidelines.</p> <p>In view of the above, the approach adopted by port in excluding the expenses relating to warehousing activity is found to be in order.</p>																															
(ii)	Railway Activity																																
	The railway activity in CHPT is in deficit. Since, the tariff for port railway services is not fixed by the Authority; and fixed by the Railway Board, the Authority has decided to consider railway expenditure only to the extent of deficit in the railway activity while computing the ARR. Such an approach has been adopted by the Authority while disposing of the general revision proposal filed by the Mormugao Port Trust (MOPT), Mumbai Port Trust (MBPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT) under Tariff Policy, 2018. Therefore, the CHPT to consider the railway expenditure only to the extent of deficit in the railway activity while computing the ARR.	<p>As requested by TAMP, the railway expenses is considered to the extent of deficit and Form-1 for calculation of ARR is modified suitably. While arriving at the deficit under Railway activity, the railway related income from tariff approved by TAMP is excluded since the same is already included in Form-3 revenue estimation. A statement giving computation of deficit under railway activity is given below:</p> <table><tr><th colspan="4">Statement of Deficit under Railway Activity</th></tr><tr><th rowspan="2">Description</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><th colspan="3">₹ in lakhs</th></tr><tr><td>Income from Railway Activity as per Annual A/cs</td><td>1,697.99</td><td>1,934.18</td><td>2,043.21</td></tr><tr><td>Less:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Special Port Service Charge prescribed in SoR approved by TAMP and income included in Form-3</td><td>342.60</td><td>473.76</td><td>418.66</td></tr><tr><td>Weighment Charges from Electronic In-motion Railway Weighbridge prescribed in SoR approved by TAMP and income included in Form-3</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.24</td></tr><tr><td>Income from Charges approved</td><td>1,355.39</td><td>1,460.42</td><td>1,624.31</td></tr></table>	Statement of Deficit under Railway Activity				Description	2015-16	2016-17	2017-18	₹ in lakhs			Income from Railway Activity as per Annual A/cs	1,697.99	1,934.18	2,043.21	Less:				Special Port Service Charge prescribed in SoR approved by TAMP and income included in Form-3	342.60	473.76	418.66	Weighment Charges from Electronic In-motion Railway Weighbridge prescribed in SoR approved by TAMP and income included in Form-3	0.00	0.00	0.24	Income from Charges approved	1,355.39	1,460.42	1,624.31
Statement of Deficit under Railway Activity																																	
Description	2015-16	2016-17	2017-18																														
	₹ in lakhs																																
Income from Railway Activity as per Annual A/cs	1,697.99	1,934.18	2,043.21																														
Less:																																	
Special Port Service Charge prescribed in SoR approved by TAMP and income included in Form-3	342.60	473.76	418.66																														
Weighment Charges from Electronic In-motion Railway Weighbridge prescribed in SoR approved by TAMP and income included in Form-3	0.00	0.00	0.24																														
Income from Charges approved	1,355.39	1,460.42	1,624.31																														

Sl. No.	Additional information / clarification sought	Reply of CHPT			
		by Railway Board			
		Less: Operating Expenses for Railway Activity as per Annual A/cs	2928.24	3004.13	2697.14
		Deficit under Railway Activity	1,572.85	1,543.71	1,072.83
(B)	Scale of Rates -				
(i).	The CHPT has proposed changes in its existing Scale of Rates on some points. The CHPT to quantify and capture the income arising out of the proposed modifications as listed below, in its ARR:				
(a)	The estimated revenue at the proposed SOR in respect of normal priority berthing charges on cargo vessels is arrived considering 75% of US \$0.0050 (0.0038) per GRT per hour for foreign vessels and 75% of 0.1308 (0.0981) per GRT for coastal vessels respectively as prescribed for the RO-RO vessels, instead of 75% of US \$0.0045 (0.0034) per GRT per hour for foreign vessels and 75% of ₹.0.1189 (0.0892) per GRT for coastal vessels as prescribed for General Cargo vessels. The CHPT to review and revise the revenue estimation accordingly.	With regard to foreign cargo vessels under priority berthing, it is stated that the vessels belong to container/ break-bulk category. Hence, the estimated income on account of Priority Berth Hire is modified taking the rate of US\$ 0.0045 applicable to general cargo / container vessels.  With regard to coastal vessels under priority berthing, it is stated that all the vessels belong to passenger vessel category for which the proposed rate is Rs.0.1308 per GRT. Hence, the revenue estimation is found to be in order.			
(b)	For arriving at the revenue at proposed level of tariff in Form – 3, the Wharage on Crude oil has been considered at ₹ 25.30 per tonne. However, in the proposed SOR, the wharfage rate for Crude Oil is proposed at ₹ 71.32 per MT. The CHPT to estimate the revenue by considering the proposed rate of Rs.71.31 per MT.	As per Note (7) under wharfage schedule (3.1.), wharfage for Crude oil imported by CPCL will be as per the agreement entered into with CPCL.  Since CPCL is the only oil company handling crude at Chennai Port, wharfage income from crude oil has been estimated at the concessional rate applicable to CPCL.  Since the rate considered is as per the provision of Scale of Rates, the revenue estimation is found to be in order.			
(c)	The CHPT to clarify the reasons for deleting the wharfage entry for Marine Products.	The Port has not handled Marine product since more than 5 years. Due to containerization, there may not be any scope for handling marine products in bulk/ break bulk form in future. Hence, wharfage rate for marine products is deleted.			
(d)	As seen from the Summary of Analysis of traffic handled and income earned during the year 2017-18 as furnished by CHPT in support of Revenue Estimation at the proposed SOR, the total Gross Registered Tonnage (GRT) shown under the head 'Port Dues' it is not seen to be matching with total GRT considered for estimating revenue from 'Pilotage'.	As per SoR, GRT to be considered for levy of 'Port dues' and 'Pilotage' will be different for following reasons:  (i) Reduced Gross Tonnage to be considered for levy of Port dues in case of oil tankers with segregated ballast tank  (ii) 25% to 100% concession in Port dues for different categories of vessels as per Schedule 2.1.2.  (iii) 50% Concession in pilotage for not availing the service of tug / pilot.			

Sl. No.	Additional information / clarification sought	Reply of CHPT																									
		<p>The GRT for 'Port dues' and 'Pilotage' has been taken from billing data generated from System in order to have more accuracy in revenue estimation. Since the billing data is voluminous, preparing reconciliation statement will be a complicated and time consuming task and may not serve any meaningful purpose.</p> <p>In view of the above, the GRT taken by the Port for levy of Port Dues and Pilotage may be considered.</p>																									
(e)	The actual commodity wise traffic for the year 2017-18 as considered for the estimation of revenue on account of wharfage at proposed level of tariff is seen to be different from the traffic figures as indicated in the Administration Report of 2017-18. The CHPT to furnish the reasons for the variation, with a reconciliation statement.	<p>In the Administration Report, the traffic figures for all commodities will be reported in Tonnage. But, SoR prescribes different units of measurement for levy of wharfage like 'Each', 'Ad valorem' &amp; Cu. M. for certain commodities.</p> <p>The unit of levy as per SoR has been considered for revenue estimation on account of wharfage. For ad valorem items, the wharfage income has been calculated based on the FoB value and not tonnage. The quantitative details, like No. of items, FoB Value, etc. have been taken from the billing data generated from the system for revenue estimation.</p> <p>In view of the above, revenue estimation on account of wharfage furnished by the Port may be considered.</p>																									
(f)	The CHPT has proposed to modify the existing provision of levy of Port dues for coastal vessels from 'once in 30 days' to each entry'. The CHPT to assess the revenue impact due to the proposed modification and capture the impact in the revenue estimated based on the details of the coastal vessels that have entered more than once within 30 days during 2017-18.	<p>During 2017-18, a total of 163 vessels (72 POL vessels, 77 container vessels &amp; 14 passenger vessels) have entered more than once within 30 days. The revenue impact on account of the proposed modification is Rs.1.54 Cr. A statement giving details is given below:</p> <table><tr><th>Category</th><th>No. of Vessels</th><th>GRT</th><th>Rate</th><th>Amount</th></tr><tr><td>Container</td><td>77</td><td>254640</td><td>8.4138</td><td>2142490</td></tr><tr><td>Liquid</td><td>72</td><td>1134771</td><td>10.0966</td><td>11457329</td></tr><tr><td>Passenger</td><td>14</td><td>192879</td><td>9.2552</td><td>1785134</td></tr><tr><td><b>TOTAL</b></td><td><b>163</b></td><td><b>1582290</b></td><td></td><td><b>15384953</b></td></tr></table> <p>The GRT in respect of these vessels have been already included in the GRT considered for revenue estimation on account of Port dues in Form-3 and hence the revenue impact is captured in Form-3.</p>	Category	No. of Vessels	GRT	Rate	Amount	Container	77	254640	8.4138	2142490	Liquid	72	1134771	10.0966	11457329	Passenger	14	192879	9.2552	1785134	<b>TOTAL</b>	<b>163</b>	<b>1582290</b>		<b>15384953</b>
Category	No. of Vessels	GRT	Rate	Amount																							
Container	77	254640	8.4138	2142490																							
Liquid	72	1134771	10.0966	11457329																							
Passenger	14	192879	9.2552	1785134																							
<b>TOTAL</b>	<b>163</b>	<b>1582290</b>		<b>15384953</b>																							
(g)	The CHPT has proposed to extend the existing concession of 50% in Port Dues for vessels entering the port but not discharging or taking in any cargo or passengers therein (except materials required for repair purpose) to the vessels entering the port only to take	The concession is extended to encourage bunkering activity through Chennai Port in future. As per the details of bunkering vessels handled during 2017-18, the revenue impact (reduction) is only ₹ 1,11,650/-, which is already considered in the																									

Sl. No.	Additional information / clarification sought	Reply of CHPT
	bunkers also, to promote bunkering activity. The Port to assess the revenue impact (reduction) due to the extension of such concession in Port Dues to bunkering vessels.	income estimation in Form-3.
(C)	<b>Performance Standards</b>	
	<p>The CHPT has proposed Performance Standards at a level of 15000 tonnes towards Average Ship Berth day Output (OSBD) in respect of Major Cargo groups under cargo related activity, 2.54 days for average Turnaround Time (TRT) and 0.86 days for Average Pre-Berthing detention Time (PBD) under vessel related activity.</p> <p>As against the performance standards proposed by the Port, the Annual Administrative Report 2017-18 (Table No. 8) shows that the port has achieved a OSBD of 16014 tonnes, 1.79 days (42.86 hrs / 24) for TRT and 0.85 days of PBD during the year 2017-18. It is also seen from the performance indicators for the year 2018-19 as compiled by IPA, the CHPT has achieved an OSBD of 17309 tonnes and TRT of 1.65 days (39.68 hrs / 24). When higher performance levels have already been achieved by CHPT in the past, the proposed Performance Standards, which are lower than the actual past Performance may be justified.</p>	<p>The average of the last 3 years' performance was taken and the standard has been prescribed at 95% of the achievement for the following reasons:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Shifting of one of the major Container Service, M/s. MAERSK to Kamarajar Port since October 2018</li> <li>(ii) Diversion of high productive bulk cargoes to the neighbouring ports due to certain commercial reasons, proximity in transportation, lack of round the clock access for EXIM movement, etc.</li> <li>(iii) Increasing break bulk cargoes like Iron &amp; Steel and project cargoes.</li> </ul> <p>Further, the productivity parameters, Average Ship Berth Day Output (OSBD) and Average Turn Round Time (TRT) are influenced by the increase of high productive cargoes like containers &amp; dry bulk cargoes like limestone/ dolomite. However, in the present trend, there is considerable shortfall in high productive cargoes and contrarily, there is a substantial increase in low productive break bulk cargoes like Iron &amp; Steel and Project cargo which justifies the proposal of achievable performance standard at a marginal reduction of only 5%.</p>

8.1. The joint hearing on the case in reference was held on 02 August 2019 at the CHPT premises. At the joint hearing, the CHPT made a brief power point presentation on the proposal. The users/ user organisations and the CHPT have made their submissions at the joint hearing.

8.2. As agreed at the joint hearing, the CHPT was requested vide our letter dated 16 August 2019 to revise the Scale of rates and circulate the revised scale of rates to the trade with a copy to this Authority. The CHPT was also requested to furnish revised Forms – 1, 3 and 5 capturing the proposed changes in the SOR and the copy of the Board Resolution approving the subject proposal in reference along with the agenda note.

9.1. As agreed at the joint hearing, the CHPT vide its letter dated 31 August 2019, while furnishing the additional information/ clarification, has filed its revised proposal. The significant changes in the revised proposal vis-à-vis initial proposal of CHPT is given below:

- (i). Instead of the earlier 5% increase in wharfage of chemicals, no increase is now proposed in the revised proposal.
- (ii). The Condition of exempting wharfage on vessels on first voyage, which was earlier proposed for deletion, has now been restored in the revised proposal. Also, the proposed Documentation charge of ₹1,00,000/- per vessel, if manifested as cargo, which was earlier proposed by the port has now been deleted.

- (iii). A Composite "Per M.T." rate for supply of labour for stevedoring operations comprising of time-rate wages, general levy and piece rate incentive, which was earlier proposed by the port, has now been deleted.
- (iv). In the Form – 1, the port has now excluded the Railway expenditure and considered only the deficit in the Railway activity. Due to the said exclusion, the ARR as initially assessed by the port at ₹ 626.41 crores now stands at ₹ 611.61 crores.
- (v). Also, due to the changes in the proposed Scale of rates as brought out above, the revenue estimation at the proposed level of tariff has now been worked out by the port at ₹ 602.40 crores, as against ₹603.85 crores.

9.2 The revised proposal of CHPT has been approved by the Board of Trustees of CHPT in their meeting held on 26 August 2019. The CHPT has also confirmed about circulation of the revised scale of rates to the Trade.

9.3. Only one of the users viz., Chennai Port Stevedores Association (CPSA) has furnished its comments on the revised proposal vide its letter dated 11 September 2019. The CHPT has responded to the comments of CPSA.

10. Subsequently, the CHPT vide its letter No. A.O.(SoR)/General Revision-2019/2018/F dated 11 September 2019 has made the following submissions:

- (i). The port is implementing a Gate Management and Access Control System for entry / exit of vehicles inside the Port.
- (ii). Therefore, the charges for Harbour Entry Permit included under Schedule 5.6 of the proposed Scale of Rates may be treated as withdrawn.
- (iii). On implementation of the Gate Management and Access Control System, a separate proposal will be sent for approval and notification of the rates.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates (SOR) of Chennai Port Trust (CHPT) was last revised by this Authority vide Order No.TAMP/22/2016-CHPT dated 17 September 2016. The validity of the SOR of CHPT approved vide Order of September 2016 expired on 31 March 2019. The validity of said existing SOR of CHPT was extended upto 30 September 2019 and communicated vide our letter No.TAMP/39/2005-Misc. dated 29 March 2019. The CHPT, therefore, vide its letter dated 28 June 2019 has filed its proposal for general revision of its SOR under the Tariff Policy, 2018 and Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy, 2018 notified in the Gazette of India on 03 February 2019. Subsequently, taking into account the comments received from the users/ users organizations as well as arguments made by them at the joint hearing, the CHPT vide its letter dated 31 August 2019 has filed a revised proposal. The revised proposal of CHPT has the approval of its Board of Trustees. The said revised proposal of CHPT alongwith the information/ clarification furnished by the port during the processing of the case in reference, is considered in the analysis.
- (ii). (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 requires each Major Port Trust to assess the ARR which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the three years (Y1), (Y2) and (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31<sup>st</sup> March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.
- (b). The CHPT has assessed the ARR based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2015-16 (Y1), 2016-17 (Y2) and 2017-18 (Y3) following clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines notified by this Authority and the ARR has been duly certified by a practicing Chartered Accountant. The CHPT has excluded the

expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2015-16, 2016-17 and 2017-18. The ARR estimated by the CHPT duly certified by the practicing Chartered Accountant is found to be in order and hence considered.

- (c). In this regard, reference is drawn to the exclusion of expenses related to the Estate activity. The CHPT, in addition to the Estate related expenses, has excluded the warehousing expenses which are grouped under the Cargo Handling Expenses in the Annual Accounts, on the ground that the License Fee for allotment of land/ space for cargo storage is covered under Estate Rental revision (based on Land Policy Guidelines) and not covered under the general revision exercise. This position is accepted.
- (d). The tariff for port railway services is not fixed by this Authority; it is fixed by the Railway Board. Hence, only the Railway expenditure to the extent of deficit in the railway activity is to be considered while computing the ARR. Such an approach has been adopted by this Authority while disposing of the general revision proposal filed by the Mormugao Port Trust (MOPT), Mumbai Port Trust (MBPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT), Cochin Port Trust (COPT) under Tariff Policy, 2018. Accordingly, at our request, the CHPT has included the Railway expenditure only to the extent of deficit in the railway activity while computing the ARR. Significantly, it has also *suo motu* adjusted the income arising out of tariff fixed by this Authority for special port service charge and weighment charges from Railway weigh bridge. This principled approach of CHPT deserves to be complimented.
- (e). Accordingly, the average of the expenditure for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 has been worked out by CHPT at ₹558.09 crores, which is considered in the analysis
- (iii). The CHPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4 of the Working Guidelines considering the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2018 reported in the Audited Annual Accounts. No expenditure is reported by port relating to captive berths. Working capital is computed as per norms prescribed in clause 2.5 of Working Guidelines. The total capital employed arrived by CHPT is ₹669.09 crores.
- (iv). Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018, allows Return on Capital Employed at 16% in the Annual Revenue Requirement (ARR) computation. However, keeping in view the stiff competition being faced by the port, the CHPT has claimed the Return on Capital Employed (ROCE) at 8% only. Even by claiming only 8% ROCE, the Port has expressed its inability to achieve the ARR at the proposed level of tariff.
- (v). The ARR comprises of the average of the expenditure for the three financial years 2015-16 to 2017-18 plus 8% ROCE. Further, as per Clause 2.7 of Working Guidelines, the said ARR needs to be indexed @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 at 3.45%. The ARR assessed by the CHPT at ₹632.71 crores is considered in the analysis. The final detailed working of ARR calculation furnished by the CHPT which has been duly certified by Chartered Accountant is relied upon. The detailed ARR calculation furnished by the port is attached as **Annex - I.A** summary of the ceiling indexed ARR, as furnished by the CHPT is given below:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	ARR computation furnished by the CHPT
1	Average Expenses [Y1+Y2+Y3]/3	558.09
2	Capital employed as on 31.03.2018 including capital work in progress as on 31.03.2018 and working capital as per norms	669.09
3	Return on capital employed @ 8%	53.53

4	ARR as on 31 March 2018 (4=1+3)	611.62
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 (3.45%)	632.71
6	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	632.71
7	Revenue estimated by the CHPT at proposed tariff	602.40

- (vi). (a). As per Clause 2.5 of Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the CHPT has considered the actual cargo traffic in tonnes and GRT of vessel handled by the port during the year 2017-18. The port has to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR of ₹632.71 crores.
- (b). As per Clause 2.6 of Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant.
- The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2017-18 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the CHPT has considered the actual cargo traffic in tonnes and GRT of vessel handled by the port during the year 2017-18, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR. The revenue estimation statement has been duly certified by a Chartered Accountant.
- (c). While drawing up the proposed SOR, the CHPT is generally seen to have proposed an increase in the existing SOR ranging from 0% to 20% in the vessel related charges as well as in the cargo related charges. Based on the above position, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff has been worked out by CHPT at ₹602.39 crores. This is seen to be within the Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) of ₹ 632.71 crores, as discussed earlier, thereby leaving a gap of ₹ 30.32 crores, which has been left uncovered by the Port.
- (d). Clause 2.6 of the Tariff Policy, 2018 gives flexibility to Major Port Trusts to determine the tariff to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling ARR. The revenue estimated by the CHPT at the proposed tariff is within the ceiling ARR and the revenue estimates at the proposed tariff are duly certified by the Chartered Accountant. Hence, this Authority is inclined to approve the increase in existing tariff as proposed by CHPT.
- (vii). Some of the Users/ User Associations have objected to the increase proposed by the CHPT in its Scale of Rates. In this regard, CHPT has submitted that the increase in rates is to partially cover the increase in various operating costs viz., impact of wage revisions, repairs & maintenance, etc. At the same time, the Port has also indicated that it is taking stringent cost control measures to reduce the cost of operations keeping in view the competitive scenario. It is to be noted that the increase in vessel related charges and the cargo related charges, as sought by the CHPT, is well within the ceiling indexed Annual Revenue Requirement. Since the increase sought by the CHPT is within the purview of the stipulations of the Tariff Policy, 2018, approval to the increase in the cargo related charges and vessel related charges, as sought by the port, is inevitable. As per Clause 2.7. of the Tariff Policy 2018, the CHPT is requested to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port. Though the CHPT has sought increase in tariff, it is relevant here to mention that as per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The CHPT may exercise the flexibility to charge lower rates. In fact, the port has assured to consider competitive rates in the event the trade/ stake holders come up with proposals with volume commitments and vessel calls to CHPT.

- (viii). The Southern India Chamber of Commerce and Industry (SICCI) has stated that since the port renders uniform services to all vehicles, irrespective of its value, the wharfage charge on the vehicles should be unit based and not based on Advalorem. In this regard, reference is drawn to the last general revision Order no. TAMP/22/2016-CHPT dated 17 September 2016, wherein based on the proposal of the port, the wharfage rates in respect of Motor vehicles was prescribed on unit basis. However, subsequently, the CHPT had conveyed that after implementation of the unit based wharfage rates in respect of Motor vehicles, it has been in receipt of representations from the Port users stating that there is a steep increase in the wharfage payable by them to the Port as compared to the wharfage paid by them earlier on ad valorem basis. Thus, based on the request made by the port, this Authority vide its Order no. TAMP/55/2017-CHPT dated 21 July 2017 had agreed to the proposal of the Port to roll back of unit based wharfage rates in respect of Motor vehicles at CHPT to Ad- valorem rates. Further, it is also to state that Clause 2.10 of the Working Guidelines issued to operationalise the Tariff Policy, 2018, stipulates the port to do away with advalorem wharfage, as far as possible. There is no obligation cast on the Port to prescribe only unit based rates.
- (ix). The Chennai & Ennore Ports Steamer Agents' Association (CHENSAA) has indicated that since the DG Shipping is not issuing separate license (specified voyage license or General Trading License) for container vessels and that the information by e-mail or letter from the vessel/operators /agents to DG Shipping is sufficient to trade the vessel in India, the CHENSAA has made a request to amend the definitions in the CHPT Scale of Rates in consultation with DG Shipping. The response from the Office of DG Shipping is not received till the case of CHPT was finalized. Since the proposal of the CHPT seeking an increase in its existing rates has financial implications, it is not felt appropriate to keep the proposal of CHPT pending, for want of clarification from the DG Shipping. Since the clarification to be received from DG Shipping may have to be applied commonly to all the Major Port Trusts, the matter would be dealt with separately after receipt of clarification from DG Shipping.
- (x). The comparative statement giving the existing conditionalities and proposed conditionalities wherever the port has proposed amendment/ deletion in the existing conditionalities and insertion of new provisions, along with remarks/ reasoning as furnished by the port during the analysis of the case alongwith brief remarks/ analysis for accepting or rejecting each of the modifications as proposed by the port, is attached as **Annex - II**.
- (xi). This Authority vide Order No.TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019 has approved revised Mandatory User Charges (MUC) for DMICDC's Logistics Data Bank (LDB) project across all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat. Therefore, the revised MUC on containers for the Logistics Data Bank Service rendered by DMICDC approved by this Authority for a period of two years for common adoption by all Major Port Trusts and BOT terminals thereat shall be applicable in case of CHPT also. A note in this regard, has been proposed by the Port in its SOR, which is approved.
- (xii). The users/ user associations have objected to the tariff increase proposed by the CHPT. In this regard, it is relevant here to mention that as per clause 8.1 of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The port, while responding to the objection of users, has also assured to consider competitive rates in the event the trade/ stake holders come up with proposals with volume commitments and vessel calls to CHPT. The CHPT may exercise the flexibility to charge lower rates based on commercial considerations.
- Further, as per Clause 2.7 the Tariff Policy, 2018, the CHPT is requested to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.
- (xiii). As per Clause 3.1 of the Tariff Policy, 2018, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. It is not necessary to commit cargo-wise ship berth day output. Instead, the Major Port Trusts may propose overall average ship



berth day output. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port.

By considering the average of the last 3 years' performance and thereafter capping the performance indicators at 95% of the past achievement, the CHPT has proposed Performance Standards at a level of 15000 tonnes towards Average Ship Berth day Output (OSBD) in respect of Major Cargo groups under cargo related activity, 2.54 days for average Turnaround Time (TRT) and 0.86 days for Average Pre-Berthing detention Time (PBD) under vessel related activity.

With reference to a specific request made to the port to justify the proposed Performance Standards, considering that higher performance levels have already been achieved by CHPT in the past, the port has stated that in the present trend, there is a considerable shortfall in high productive cargoes like containers and dry bulk cargoes like limestone/ dolomite and a substantial increase in low productive break bulk cargoes like Iron & Steel and Project cargo.

The Tariff Policy, 2018 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. Therefore, based on the justification furnished by the Port, the performance standards as proposed by the CHPT are prescribed along with SOR.

It is relevant here to mention that the Performance Standards committed by the Port are to be considered for the operations carried out exclusively by the Port within the port premises, with its own equipment and will not be applicable to the private service providers authorised by the port for rendering services with its equipment for whom separate benchmark performance standards prescribed in the relevant Order shall be applicable.

- (xiv). As per Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1<sup>st</sup> May of the relevant year to 30<sup>th</sup> April of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy, 2018 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant here to state that in the instant case indexation for the year 2018-19 is already considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 May 2020 subject to achievement of Performance Standards in the year 2019-20. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 May 2020 subject to the CHPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2018 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in its SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 May of the relevant year. The indexed SOR by the CHPT has to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.
- (xv). As stated earlier, the existing SOR of the CHPT had a validity upto 31 March 2019. However, this Authority has permitted all the eleven Major Port Trusts to levy the tariff as per the existing approved SOR from the 1 April 2019 to 30 September 2019 or till the effective date of

implementation of the revised SOR notified by this Authority, whichever is earlier. By the time the revised Scale of Rates of CHPT comes into effect, it would be around November 2019. That being so, the validity of the existing Scale of Rates is deemed to have been extended from 01 October 2019 till the revised SOR of CHPT comes into effect.

- (xvi). As per Clause 3.8 of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, the validity of the revised SOR is prescribed for a period of 3 years from the date the Order notifying the SOR vide Gazette No. 376 dated 30 October 2019 comes into effect.
- (xvii). (a). As per clause 7.1 of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The ports may, if they so desire charge lower rates. The CHPT may exercise the flexibility to charge lower rates based on commercial considerations.
- (b). As stated earlier, as per Clause 2.7 the Tariff Policy, 2018, it is for the CHPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.
- (c). If there is any error apparent on the face of record considered or for any justifiable reasons the CHPT shall approach this Authority for review of the tariff fixed within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.
- (d). The modifications proposed by CHPT in the conditionalities governing the Scale of Rates are considered for approval based on justification/ clarification furnished by CHPT. The CHPT may, if necessary, come up with a proposal for amending any of the conditionalities approved, even before the expiry of the tariff validity period.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the CHPT which have already been notified separately. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 10 October 2019 and shall be in force for a period of 3 years from the date of effect of revised SOR. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.2 The CHPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and idle time at berth Port.

13.3. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018 is to be read with Clause 3.2 of Tariff Policy, 2018. If CHPT does not meet the Performance Standard, the CHPT is not eligible for indexation during the next year.

13.4. As per Clause 6 of the Tariff Policy 2018, the CHPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time. In addition, for the container berths, annual reports is also to be provided on average moves per crane hour and average dwell time for containers. The annual reports are to be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to this Authority from time to time

13.5. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall host all the information received by it from CHPT under clause 6 of the Tariff Policy, 2018 on its website. However, this Authority shall consider a request from CHPT about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. TAMP's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./333/19]

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018				
Sl. No.	Description	Y1 (2015-16) Rs. in lakhs	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	27,956.28	27,025.90	23,657.22
(ii).	Management & General Admn. Overheads	28,264.67	28,796.96	29,787.68
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	37,930.87	38,133.68	37,785.69
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)</b>	<b>94,151.82</b>	<b>93,956.54</b>	<b>91,230.59</b>
	Less: Expenses related to Railway activity	2,928.24	3,004.13	2,697.14
	Add: Deficit in Railway Activity	1,572.85	1,543.71	1,072.83
	<b>Total Expenditure after adjustment of Railway Exp.</b>	<b>92,796.43</b>	<b>92,496.12</b>	<b>89,606.28</b>
	<b>Average of Total Expenditure</b>		<b>91,632.94</b>	
(2).	<b>Less Adjustments:</b>			
(i).	Estate related expenses (Note 1)			
	(a). Operating expenses (including depreciation)	1,798.13	2,056.10	1,884.28
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	2,863.79	3,281.37	3,000.26
	(c). Allocated FME	2,438.82	2,901.09	3,009.60
	<b>Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]</b>	<b>7,100.74</b>	<b>8,238.56</b>	<b>7,894.14</b>
(ii).	Interest on loans	13.48	0.98	-
(iii).	<b>2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)</b>			
	(a).Wage revision arrears (Note 2)	744.00	-	-
	(b).Ex-gratia payment to SVRS (Note 3)	-	-	-
	(c).Compensation paid to dependants of deceased employees (Note 3)		-	-
	<b>Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]</b>	<b>744.00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
(iv).	<b>2/3rd of the Contribution to the Superannuation Funds like Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment Fund (Note 4)</b>			
	(a).Contribution to Pension Fund	4,355.50	5,084.00	4,216.00
	(b).Contribution to Gratuity Fund	1,100.50	1,488.00	1,302.00
	(c).Contribution to Leave Encashment Fund	1,756.86	1,523.98	1,680.20
	<b>Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]</b>	<b>7,212.86</b>	<b>8,095.98</b>	<b>7,198.20</b>
(v).	<b>Management and General overheads over &amp; above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation (Note 5)</b>	18,861.34	19,273.14	21,344.18
(vi).	<b>Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2018</b>			
	(a). Operating Expenses	-	-	-
	(b). Depreciation	-	-	-
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	-	-	-
	(d). Allocated FME	-	-	-
	<b>Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	<b>Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)</b>	<b>33,932.42</b>	<b>35,608.66</b>	<b>36,436.52</b>
(3).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments ( 3 = 1-2 )</b>		<b>58,347.88</b>	<b>54,794.07</b>
	<b>Average of Total Expenditure (Sl. No.1)</b>		<b>91,632.94</b>	
	<b>Average of Adjustments in Sl. No.2 (i), (iv) &amp; (v)</b>		<b>35,073.05</b>	
	<b>Adjustments in Sl. No.2 (ii) &amp; 2 (iii) (a) as per Note 2 (ii)</b>			
(4).	<b>Average Expenses of Sl. No. 3 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3</b>			

(5).	<b>Capital Employed</b>			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (Y3) Annual Accounts)		(As per Audited	
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (Y3) (As per Audited Annual Accounts)			
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 (Y3) as per Audited Accounts.			
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 (Y3) as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.			
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory		192.99	
	(b). Sundry Debtors		1,613.04	
	(c). Cash		4,177.56	
	(d). Sum of (a)+(b)+(c )		<b>5,983.59</b>	
	<b>(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]</b>			
(6).	<b>Return on Capital Employed 8% on Sl. No. 5(vii)</b>			
(7).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 (Y3) [ (4)+ (6) ]</b>			
(8).	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 (Y4) i.e. @ 3.45% (Sl. No.7*1.0345)</b>			
(9).	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>		<b>63,271.48</b>	
(10).	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl No. 9 above</b>		<b>60,239.92</b>	

COMPARISON OF EXISTING SCALE OF RATES AND CONDITIONALITIES vis-à-vis PROPOSED SCALE OF RATES AND CONDITIONALITIES					
Existing Scale of Rates		Proposed Scale of Rates		Reasons / Justification for amendments in conditionalities, if any, proposed	Our Remarks
Sch. No.	Tariff and conditionalities	Sch. No.	Tariff and conditionalities		
	<b>SECTION-1 - Definitions and General Terms &amp; Conditions</b>		<b>SECTION-1 - Definitions and General Terms &amp; Conditions</b>		
1.1	<b>Definitions - General</b>	1.1	<b>Definitions - General</b>		
(v).	"Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo in transit area within port premises beyond free period, as specified in this SoR and shall not apply for cargo stored at areas licensed to port users for such purposes.	(v).	"Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in this SoR and shall not apply for cargo stored at areas licensed to port users for such purposes.	The entire area inside port is custom bonded. Hence, specific mention of "transit area" not required.	Based on the judgment of the port, the proposed change in the definition may be approved.
(viii)	"Free period" shall mean the period during which cargo or container shall be allowed storage free of Demurrage Charges or Storage charges, as the case may be, and this period shall be exclusive of Customs notified holidays and Closed holidays declared by the Port.	(viii)	"Free period" shall mean the period during which cargo or container shall be allowed storage free of Demurrage Charges or Storage charges, as the case may be, and this period shall be exclusive of Customs notified holidays and Closed holidays declared by the Port. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free period unless it falls on Customs notified holidays and / or Closed holidays declared by the Port.	Sundays are Port working days and therefore, the free period includes Sundays. Specific mention is made for better clarity.	For the reason given by the port, the proposed change in the definition may be approved.
(iv)(a)	Vessel related charges shall be levied on shipowners / steamer agents. All US dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in US dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the Reference rate notified by the Reserve Bank of India or the market buying rate notified by State Bank of India as may be specified from time to time.	(v)(a)	Vessel related charges shall be levied on shipowners / steamer agents. All US dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in US dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the Reference rate notified by the Reserve Bank of India or the market buying rate notified by State Bank of India as may be specified from time to time. The Major Port Trusts may collect dollar denominated tariff in foreign currency in consultation with the Ministry of Shipping and subject to obtaining permission of RBI under Foreign Exchange Management Act, 1999 and ensuring compliance of any other statutory rules / regulations which are laid down for the same.	Amended as per Working Guidelines 2018 (clause 5.6.1)	Since the proposed provision is as per the stipulation prescribed in Clause 5.6.1 of the working guidelines, the proposed prescription may be approved.
		(d)	Rates in respect of goods to be landed shall be paid immediately on the landing of the goods and rates in respect of goods to be removed from the premises of a Board, or to be shipped or export, or to be transhipped, shall be payable before the goods are so removed or shipped or transhipped.	Incorporated as per Sec.58 of the MPT Act, 1963	Since the proposed provision is as per the stipulation prescribed in Section 58 of the MPT Act, the proposed prescription may be approved.
(xiv).(a)	The rates prescribed in this SoR are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.	(xv).(a)	The rates prescribed in this SoR are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.	No change	The existing note is modified as 'The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The ports may, if they so desire, charge lower rates', in line with the stipulation contained in Clause 7.1 of the Tariff Policy, 2018
(xvi).	<b>Annual Indexation:</b>	(xvii).	<b>Annual Indexation:</b>		
(a).	The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the CHPT achieving the Performance Standards prescribed in schedule 1.3 below. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year.	(a).	The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 May 2020 subject to the CHPT achieving the Performance Standards prescribed in schedule 1.3 below. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year.	Effective date of implementation of annual escalation amended as per the provisions of Tariff Policy 2018	Since the proposed provision is as per the stipulation prescribed in Clause 2.8, 2.9 and 3.2 of the Tariff Policy, 2018, the proposed prescription may be approved.
(b).	The port should declare the Performance Standards achieved by it annually for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the CHPT to be intimated by the port to the concerned users and to the Authority.	(b).	The port should declare the Performance Standards achieved by it annually for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 May of the relevant year. The indexed SOR by the CHPT shall be intimated by the port to the concerned users and to the Authority.		
(xvii)	80% discount on vessels related charges and cargo related charges for coastal transportation of vehicles through Ro-Ro ship will be granted for a period of two years with effect from 20 September 2016.			Validity of concession expired. Hence, deleted.	Since the validity of the existing provision has expired, the deletion of the existing note may be approved.
	[This condition is incorporated in pursuance to the MOS letter No.16/(88) 2016-PD-PD-VII dated 20 September 2016 based on which a common adoption Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 25 October 2016 is approved by the Authority.]				

	--				(xix)	The rates prescribed in this Scale of Rates are excluding taxes and duties. GST and/or any other taxes, including levies, as applicable, from time to time shall be paid in extra.				New clause included for GST & other taxes which are not included in the rates prescribed in SoR.	Since the proposed note gives clarity to the users, the proposed note may be approved.
1.3	Performance Standards				1.3	Performance Standards					
S. No.	Performance of Port	Unit	Standard		S. No.	Performance of Port	Unit	Standard	Simplified as per Tariff Policy 2018 (Clause 3.1)	For the reasons as given in the Agenda note, the proposed performance standards as proposed by the port may be approved.	
1	Cargo Related Services - Average Ship Berth day Output				1	Cargo Related Services					
(a)	Crude Oil	M.T.	46500		(i)	Average Ship Berth day Output	M.T.	15000			
(b)	Other POL Products	M.T.	6700		2	Vessel Related Services					
(c)	Edible Oil	M.T.	3600		(i)	Average Turnaround Time	Day	2.54			
(d)	Other Liquid	M.T.	3500		(ii)	Average Pre-berthing Detention (on Port A/c)	Hours	0.86			
(e)	Dry Bulk	M.T.	8200								
(f)	General Cargo	M.T.	3000								
	Overall	M.T.	15400								
2	Vessel Related Services										
(i)	Average Turnaround Time										
(a)	Crude Oil	Day	4								
(b)	Other POL Products	Day	4								
(c)	Edible Oil	Day	3								
(d)	Other Liquid	Day	2.75								
(e)	Dry Bulk	Day	4.5								
(f)	General Cargo	Day	2.7								
	Overall	Day	2.6								
(ii)	Average Pre-berthing Waiting Time										
(a)	Crude Oil	Hours	35								
(b)	Other POL Products	Hours	33.3								
(c)	Edible Oil	Hours	15								
(d)	Other Liquid	Hours	22								
(e)	Dry Bulk	Hours	9.2								
(f)	General Cargo	Hours	7.6								
	Overall	Hours	10.4								

Simplified as per Tariff Policy 2018 (Clause 3.1)

For the reasons as given in the Agenda note, the proposed performance standards as proposed by the port may be approved.

SECTION - 2						SECTION - 2						Port dues for coastal vessels from 'once in 30 days' to 'each entry' as per position prevailing at all other Major Ports (except KPL & VoCPT).	The revenue impact on account of the proposed modification in the levy of Port dues as worked out by the CHPT at Rs. 1.54 crores has been captured by CHPT while estimating revenue at the proposed level of tariff. Based on the submissions made by the port and keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port and since there is no pointed objection from any of the users/ user organisation on the proposed changes, the Authority may be inclined to approve the change in the levy of Port dues, as proposed by the Port.
VESSEL RELATED CHARGES						VESSEL RELATED CHARGES							
2.1	PORT DUES					2.1	PORT DUES						
2.1.1.	Schedule of Port Dues					2.1.1.	Schedule of Port Dues						
Sl. No.	Type of vessel	Rate Per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel		Sl. No.	Type of vessel	Rate Per GRT for each entry					
		Foreign (in USD)	Coastal (in Rs.)	Foreign	Coastal			Foreign (in USD)	Coastal (in Rs.)				
1	POL including Crude oil vessels	0.305	8.07	On each entry into the Port	Once in 30 days	1	POL including Crude oil vessels	0.3816	10.0966				
2	Container vessels	0.305	8.07			2	Container vessels	0.3180	8.4138				
3	RoRo vessels	0.305	8.07			3	RoRo vessels	0.3498	9.2552				
4	Other general cargo / passenger vessels	0.305	8.07			4	Other general cargo / passenger vessels	0.3180	8.4138				
5	Non-cargo vessels	0.305	8.07	On each entry into the port.		5	Non-cargo vessels	0.3498	9.2552				
						Refer Port Website: www.chennaiport.gov.in for Trade Notices/Circulars on concessional rates, as applicable.						Footnote introduced to bring awareness on concessional rates	For the reasons as given by the port, the proposed footnote may be approved.
2.1.2	Concession / Exemption in Port dues:					2.1.2	Concession / Exemption in Port dues:						
Sl. No.	Description			Concession / Exemption		Sl. No.	Description			Concession / Exemption			
2	Vessels entering the port but does not discharge or take in any cargo or passengers therein (except materials required for repair purpose)			50%		2	Vessels entering the port but does not discharge or take in any cargo or passengers therein (except materials required for repair), including vessels entering the port only to take bunkers			50%		To promote bunkering activity at the port	To promote bunkering activity at the port, the CHPT has proposed to grant 50% concession to bunkering vessels. The reduction in revenue to the tune of Rs.1.12 lakhs has been reported to have been captured by the port while estimating the revenue at the proposed level of tariff. The proposed provision may be approved.

2.2 PILOTAGE FEES							2.2 PILOTAGE FEES																
2.2.1 Schedule of Pilotage Fee							2.2.1 Schedule of Pilotage Fee																
Sl. No.	Vessel size (GRT)	Rate per GRT					Sl. No.	Vessel size (GRT)	Rate per GRT														
		Foreign (in USD)				Coastal (in Rs.)			Foreign (in USD)					Coastal (in Rs.)									
		POL & Crude oil vessels	Container Vessels	RoRo Vessels	Other vessels	All coastal vessels			POL & Crude oil vessels	Container vessels	RoRo Vessels	General cargo Vessels	Passenger & Non-cargo vessels	POL & Crude oil vessels	Container vessels	General cargo Vessels	Passenger & Non-cargo vessels						
1	Upto 10,000	0.403	0.403	0.403	0.403	10.65	1	Upto 10,000	0.5042	0.4202	0.4622	0.4202	0.4622	13.3244	11.1037	11.1037	12.2141	Other Vessels' bifurcated into 'General Cargo Vessel' and 'Passenger & Non-Cargo Vessel' because of differential rates		Based on the submissions made by the port and keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port and since there is no pointed objection from any of the users/ user organisation on the proposed changes, the Authority may be inclined to approve the rationalisation in the levy of Pilotage charges, as proposed by the Port.			
2	10,001 to 15,000	0.462	0.462	0.462	0.462	12.22	2	10,001 to 15,000	0.5780	0.4817	0.5299	0.4817	0.5299	15.2887	12.7406	12.7406	14.0147						
3	15,001 to 30,000	0.532	0.532	0.532	0.532	14.07	3	15,001 to 30,000	0.6656	0.5547	0.6102	0.5547	0.6102	17.6033	14.6694	14.6694	16.1363						
4	30,001 to 60,000	0.756	0.756	0.756	0.756	19.97	4	30,001 to 60,000	0.9458	0.7882	0.8670	0.7882	0.8670	24.9848	20.8207	20.8207	22.9028						
5	60,001 & above	0.875	0.875	0.875	0.875	23.12	5	60,001 & above	1.0948	0.9123	1.0035	0.9123	1.0035	28.9259	24.1049	24.1049	26.5154						
							Min. charges per vessel							24,428							Pilotage amount collected from lesser GRT vessels is too less for the services provided. A minimum lump sum fee is proposed based on a 2000 GRT vessel.	Keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port and since there is no pointed objection from any of the users/ user organisation on the proposed minimum pilotage charges, the Authority may be inclined to approve the proposed minimum charges, as proposed by the Port.	
							Refer Port Website: www.chennaiport.gov.in for Trade Notices/Circulars on concessional rates, as applicable.														Footnote introduced to bring awareness on concessional rates	For the reasons as given by the port, the proposed footnote may be approved.	



2.2.6 Charges for hire of Tugs / Launches / Mooring Crew				2.2.6 Charges for hire of Tugs / Launches / Mooring Crew					
Sl. No.	Description	Unit	Rate per hour or part thereof		Sl. No.	Description	Unit	Rate per hour or Coastal (in Rs.)	
			Foreign (in USD)	Coastal (in Rs.)					
					6	Bollard Pull test charges	Per hour	25000.00	A new item introduced based on the Demand
									The revenue impact on account of the proposed new levy as worked out by the CHPT at Rs. 0.25 lakhs has been captured by CHPT while estimating revenue at the proposed level of tariff. Keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port and since there is no pointed objection from any of the users/ user organisation on the proposed changes, the Authority may be inclined to approve the introduction of the proposed levy, as proposed by the Port.
2.3 BERTH HIRE CHARGES				2.3 BERTH HIRE CHARGES					
2.3.1. Schedule of Berth Hire Charges				2.3.1. Schedule of Berth Hire Charges					
Sl. No.	Type of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof		Sl. No.	Type of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof			
		Foreign (in USD)	Coastal (in Rs.)			Foreign (in USD)	Coastal (in Rs.)		
1	POL including Crude oil vessels, calling at Oil Berths	0.0043	0.114	1	POL including Crude oil vessels	0.0054	0.1427	Deleted 'Calling at Oil berth' from the description to reduce ambiguities	For the reasons given by the Port, the deletion of the existing description in the note, as proposed by the Port may be approved.
5	Non-cargo vessels	0.0086 subject to a minimum of USD 600 per vessel	0.2280 subject to a minimum of Rs.16,000 per vessel	5	Passenger vessels	0.0050	0.1308	Inserted 'Passenger Vessel' as a separate item	For the reasons as given by the port, the bifurcation of the existing 'Non-cargo vessels' into 'Passenger vessels' and 'Non-cargo vessel', may be approved. The revenue impact on account of the proposed change has been captured by CHPT in the revenue estimation at the proposed level of tariff.
				Refer Port Website: www.chennaiport.gov.in for Trade Notices/Circulars on concessional rates, as applicable.				Footnote introduced to bring awareness on concessional rates	For the reasons as given by the port, the proposed footnote may be approved.

2.3.2	Additional Berth Hire Charges			2.3.2	Additional Berth Hire Charges:				
	Description	Rate per hour or part thereof			Description	Rate per hour or part thereof			
		Foreign (in USD)	Coastal (in Rs.)			Foreign (in USD)	Coastal (in Rs.)		
	Vessels not calling for Pilot within 4 hours after completion of discharge or loading or ballasting or within such extension granted by Port, in writing, calculated for the period of actual delay in calling the pilot, except: (a). Vessels waiting for tide, draft, etc. for safe sailing. (b). Strike by the Port employees. (c). Break down of Port equipment. (d). Vessel under arrest by Court.	564	14900		Vessels not calling for Pilot within 4 hours after completion of discharge or loading operations including lashing / unlashings operations or pipeline flushing through shorelines, calculated from the time of completion of discharge / loading / flushing till the time vessels vacate the Berth	2 times of Berth Hire charges as prescribed in Schedule 2.3.1	2 times of Berth Hire charges as prescribed in Schedule 2.3.1	To provide more flexibility to the vessels by allowing the vessels to occupy the berth on payment of twice the normal berth hire. Trade project cargo exporters and raised the concern that the lump sum amount charged as per the existing SOR on break bulk cargo, the an hourly basis per hour is on a higher side.	Based on the request made by Pearl Shipping Agencies and also to boost the lot of ship owners and importers to bring more volume of project and proposed provision may be approved.
					Vessels at any berth on Double Berth Hire charges shall vacate the berth when port requires the berth for any other vessel or for any other purpose, failing which such vessel attract penal berth hire from the time of issuance of a notice to this effect by ChPT or its authorized officials.	5 times of Berth Hire charges as prescribed in Schedule 2.3.1	5 times of Berth Hire charges as prescribed in Schedule 2.3.1	Penalty clause brought in to instill discipline amongst the users and thereby help the vessel awaiting its turn to the port in proper planning of the vessel schedule. Thus, the proposed provision may also be approved.	The proposed provision will be instilled amongst the users and thereby help the port in proper planning of the vessel schedule. Thus, the proposed provision may also be approved.
					The charges in Schedule 2.3.2 will not be applicable in case of: (a). Vessel waiting for tide for safe sailing (b). Strike by the Port employees (c). Break down of port equipment			Deleted: (d). Vessel under arrest by the court The Court arrest is not attributable to the Port and the Port is in no way responsible for the same. Port need not lose out its berth hire charges if a vessel is arrested. the application of additional berth hire charges under these circumstances may have to be paid by the vessel agent / owner.	For the reasons given by the port, the proposed provision may be approved.
Notes				Notes:					
(1).	The period for the purpose of levy of berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth.			(1).	The period for the purpose of levy of berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth.			No Change	
(2).	Berth Hire Charges include charges for one wharf crane, for landing and shipment (subject to availability). For additional cranes, charges prescribed at Schedule 3.2.2 shall apply.							Deleted 'Note (2) Existing'; Port cranes are on the verge of condemnation and are not deployed for the intended usage.	For the reasons as given by the port, the proposed deletion of the note may be approved.

				(2).  A vessel berthed alongside berth BD-3 and occupying adjacent berth BD-1 so as to render BD-1 unavailable for other vessel operation, shall, in addition to the berth hire charges payable for the said vessel, attract berth hire charges applicable for the largest ship that can be berthed at BD-1. For the purpose of this note, GRT of the largest vessel which can be berthed at BD-1 shall be taken as 43,000 MT.		Inserted 'Note (2) proposed'; Berths, which are fitted with immovable infrastructure for ship handling, can not be used if other ships fully/ partially occupies the berth. For e.g. if the VLCC with a length of 330 m. is handled by the Port at B.D.III, it renders B.D.I unavailable for cargo operation. Hence, opportunity loss on account of Berth Hire charges for keeping the berth vacant is proposed to be collected..	To ensure optimum utilisation of the port's resources and to enable the port recover the opportunity cost and since there has not been any pointed objection from the users on the matter, the proposed provision may be incorporated in the CHPT SOR.		
2.3.3.	Schedule of Berth Hire Charges for Sailing vessel / floating crafts / bodies / any other vessel			2.3.3.	Schedule of Berth Hire Charges for Sailing vessel / floating crafts / bodies / any other vessel				
Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)	Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)	No Change in conditionalities	
1	Vessels, other than Merchant vessels and not registered under Harbour Craft Rules of Chennai Port, berthed at Timber Pond and Boat Basin	Per vessel per hour or part thereof	100	1	Vessels, other than Merchant vessels and not registered under Harbour Craft Rules of Chennai Port, berthed at Timber Pond and Boat Basin	Per vessel per hour or part thereof	200		
2	Vessels registered under Harbour Craft Rules of Chennai Port berthed anywhere in the port	Per vessel per day or part thereof	135	2	Vessels registered under Harbour Craft Rules of Chennai Port berthed anywhere in the port	Per vessel per day or part thereof	250		
3	Pleasure yachts	Per yacht per calendar month or part thereof	3000	3	Pleasure yachts	Per yacht per calendar month or part thereof	5000		
Note:	The non-commercial powered harbour crafts belonging to the Central Government or a State Government such as the launches of the Defence Service, the Customs, the Police and the Port Health Department that are plying and stationed at the port for their Departmental use, concerning the Port Operations will be exempted from the above Berth hire charges.			Note:	The non-commercial powered harbour crafts belonging to the Central Government or a State Government such as the launches of the Defence Service, the Customs, the Police and the Port Health Department that are plying and stationed at the port for their Departmental use, concerning the Port Operations will be exempted from the above Berth hire charges.			No Change	
2.3.4.	Anchorage Fee			2.3.4.	Anchorage Fee				
	Description	Rate per GRT per hour or part thereof			Description	Rate per GRT per hour or part thereof			
		Foreign (in USD)	Coastal (in Rs.)			Foreign (in USD)	Coastal (in Rs.)		
	Vessels entering the Enclosed Harbour, shifted to Anchorage and subsequently re-berthed, for the period of stay in anchorage at any points within the Port limits	0.0009	0.0238		Vessels entering the Enclosed Harbour, shifted to Anchorage and subsequently re-berthed, for the period of stay in anchorage at any points within the Port limits	0.00113	0.02977	No Change in conditionalities	
				Note: The above charges shall not be applicable to the vessels which are shifted to Anchorage for Port Convenience or due to bad weather.				Anchorage for the vessels moving out due to inclement weather or for port convenience are waived off.	The introduction of the proposed note would give relief to the users from the payment of anchorage charges, if the vessels are shifted to the anchorage for port convenience or bad weather. The proposed note may, therefore, be approved.

SECTION - 3					SECTION - 3					Reclassification, Regrouping, Clubbing, Removal of sub-headings and modification of description of items in Wharfage Schedule carried out for Improvement and better clarity.
CARGO RELATED CHARGES					CARGO RELATED CHARGES					
3.1	WHARFAGE				3.1	WHARFAGE				
3.1.1	Schedule of Wharfage Charges for Bulk and Break Bulk				3.1.1	Schedule of Wharfage Charges for Bulk and Break Bulk				
Sl. No.	Description of Cargo	Unit	Rate (in Rs.)		Sl. No.	Description of Cargo	Unit	Rate (in Rs.)		
			Foreign	Coastal				Foreign	Coastal	
1	Acids & Chemicals				(A)	Liquid Cargo				
(i)	Acids of all kinds	M.T.	100	60	1	Acids of all kinds	M.T.	125.11	75.07	
(ii)	Chemicals of all kinds including Carbon black, Linear Alkaline Benzoine, Orthoxylene	M.T.	152	91	2	Chemicals of all kinds not covered under Sl. No.1 above - Carbon black, Linear Alkaline Benzene, Orthoxylene, etc.	M.T.	158.48	95.09	
2	Coir, Coir products and Jute & Jute products	M.T.	134	80	3	Crude oil	M.T.	71.32	71.32	
3	Construction and Building MaterialsAsbestos, Bitumen, Blue metal sand, Bricks, Cement, Clinker, Sand, Silica Sand, Slag, Stones & Tiles	M.T.	45	27	4	Diesel oil	M.T.	86.33	86.33	
4	Crude Oil & POL Products				5	Furnace oil	M.T.	76.32	76.32	
(i)	Crude Oil	M.T.	57	57	6	Kerosene oil & Aviation Turbine Fuel (ATF)	M.T.	91.33	91.33	
(ii)	Petrol	M.T.	81	81	7	Lubricants, Bitumen & Base oil	M.T.	91.33	91.33	
(iii)	Diesel Oil	M.T.	69	69	8	Naphtha	M.T.	96.34	96.34	
(iv)	Kerosene Oil & Aviation Turbine Fuel (ATF), Base oil & Lubricants	M.T.	73	73	9	Petrol	M.T.	101.34	101.34	
(v)	Furnace oil	M.T.	61	61	10	Vessel's Oil bunkering	M.T.	49.00	49.00	
(vi)	Naptha	M.T.	77	77	11	Edible oil of all kinds	M.T.	97.58	58.55	
(vii)	Oil bunkering to vessels	M.T.	47	47	12	Molasses	M.T.	47.54	28.52	
5	Defence cargo	M.T.	134	80	(B)	Dry Cargo				
6	Edible oil of all kinds	M.T.	78	47	13	Aircraft	Each	93834	56300	
7	Fertiliser				14	Boats and launches	Each	18767	11260	
(i)	Sulphur, Rock Phosphate, Urea and other Raw Fertiliser	M.T.	45	27	15	Cereals and pulses of all kinds	M.T.	46.92	28.15	
(ii)	Ammonium Sulphate, Potash, Di-Ammonium Phosphate (DAP), Murate of Potash (MoP) and other Finished Fertilisers				16	Coir, Coir products and Jute & Jute products	M.T.	139.71	83.83	
8	Food grains and food products				17	Construction materials: Asbestos, Blue metal sand, Bricks, Cement, Clinker, Sand, Silica Sand, Slag, Stones & Tiles	M.T.	56.30	33.78	
(i)	Cereals and pulses of all kinds	M.T.	45	27	18	Defence stores	M.T.	167.65	100.59	
					19	Fertilizer – All types of Raw and Finished: Sulphur, Rock Phosphate, Urea, Ammonium Sulphate, Potash, Di-Ammonium Phosphate (DAP), Murate of Potash (MoP)	M.T.	46.92	28.15	

Description unchanged

Description changed by removing Acids

Description unchanged

Description unchanged

Description unchanged

Description changed by removing Lubes & Base Oil, covered under separate heading in proposed SoR

Introduced as a separateitme by bifurcating from 'Kerosene and ATF' added Bitumen

Description unchanged

Description unchanged

Description unchanged

Description unchanged

Description unchanged

Description unchanged

Description unchanged

Description unchanged

Description unchanged

Description unchanged

Removed 'Bitumen' from this description and added to 'Lub & Kerosene' for regrouping purposes

Description unchanged

Since rates were same, two sub groups of the fertilizer in existing SoR is clubbed to avoid confusion

(ii)	Salt	M.T.	28	17	20	Granite Blocks, Dressed marbles and slabs	M.T.	81.32	48.79	Description unchanged
(iii)	Sugar	M.T.	56	34	21	Machineries and Equipments, if fitted with wheels and handled as assembled units, like Excavator, Motor Grader, Dumper Truck, Wheel Loader, Bull Dozer, Paver, Power Transformer, Concrete Mixer, etc. along with its own accessories	Ad valorem	0.3545% subject to maximum of ` 1,25,112 per unit	0.2127% subject to a maximum of ` 75,067 per unit	Item 10 (iii) [a,b,c] of existing SoR is clubbed as one single item; no separate classification is required based on weight of the CBUs.
(iv)	Marine products	M.T.	43	26	22	Machineries & Equipment other than mentioned in Sl. No.21 above, including Electrical and Electronic goods, Wires, Cables, Parts, Tools & Accessories	Ad valorem	0.3545%	0.2127%	Description unchanged
(v)	Provisions and groceries, fruits, vegetables, not in bulk	M.T.	56	34	23	Metal & Metal Products (Alloy / Non-alloy): Ingots & Billets, Sheets & Plates, Bars, Rods, Angles, Pipes, Rails, etc. and not covered under Sl. No.22 above	M.T.	93.83	56.30	Added 'Rails' in the description
9	Granite Blocks, Dressed marbles and slabs	M.T.	78	47	24	Metal scrap including shredded scrap	M.T.	56.3	33.78	Added 'including shredded scrap' for broader classification
10	Machinery & Equipments				25	Motor vehicles for carrying passengers and materials				
(i)	Aircraft	Each	75,000	45,000		(a). Two wheelers	Each	625	375	Description unchanged
(ii)	Boats and launches	Each	15,000	9,000		(b). Three wheelers	Each	1877	1126	Description unchanged
(iii)	Machinery & equipment fitted with wheels, as assembled units, like Excavator, Motor Grader, Dumper Trucks, Wheel Loaders, Bull Dozer, Pavers, Power Transformers, Concrete Mixer, etc. along with its own accessories					(c). Four wheelers	Ad valorem	0.4900% subject to maximum of ` 10,509 per unit	0.3024% subject to a maximum of ` 6,305 per unit	Clubbed: Item 13 (iii) (a) & (b) and 11 (iv) of Existing SoR; easier categorization of vehicle irrespective of Import or Export or Engine Capacity
	(a). weighing upto 15 M.T.	Advalorem	0.47% subject to a maximum of Rs.30,000 per unit	0.29% subject to a maximum of Rs.18,000 per unit		(d). Six wheelers and above	Ad valorem	0.3545% subject to maximum of ` 36,282	subject to a maximum of ` 21,769 per unit	Clubbed: Item 13 (v) (a) & (b) of Existing SoR; weight of vehicle is rendered unimportant
	(b). weighing above 15 M.T. & upto 30 M.T.	Advalorem	0.47% subject to a maximum of Rs.45,000 per unit	0.29% subject to a maximum of Rs.27,000 per unit	26	Iron Ore Pellets	M.T.	56.30	56.30	Description unchanged
	(c). weighing above 30 M.T.	Advalorem	0.47% subject to a maximum of Rs.1,00,000 per unit	0.29% subject to a maximum of Rs.60,000 per unit	27	Ores & Minerals of all kinds including Barytes, Bauxite, Clay, Cobble stones, Dolomite, Ferrosilicon, Ferro slag, Fluorspar, Feldspar, Gypsum, Kerb stones, Limestone, Mill scale, except Sl. No.26 above				Inserted: Clay, Ferro slag and Mill scale
(iv)	Machinery & Equipment other than mentioned in (iii) above including Electrical and Electronic goods, Wires, Cables, Parts, Tools & Accessories	Adv.	0.31%	0.18%		(a). Import	M.T.	46.92	28.15	
(v)	Railway wagons & coaches	Each	22,300	13,380		(b). Export	M.T.	32.53	19.52	
(vi)	Locomotives	Each	33,500	20,100	28	Provisions and groceries, fruits, vegetables and food items of all kinds - not in bulk	M.T.	64.23	38.54	Added: 'and food items of all kinds'
11	Metal & Metal products				29	Railway wagons & coaches	Each	27900	16740	Description unchanged
(i)	Ingots & Billets, Sheets & Plates, Bars, Rods, Angles, Pipes & Fittings	M.T.	90	54	30	Locomotives	Each	41912	25147	Description unchanged
(ii)	Metal scrap	M.T.	45	27	31	Salt of all kinds	M.T.	29.19	17.51	Added: 'of all kinds'
12	Molasses	M.T.	38	23	32	Sugar of all kinds	M.T.	64.23	38.54	Added: 'of all kinds'
13	Motor vehicles for carrying passengers / cargo				33	Unaccompanied personal baggage	Each	140	84	Description unchanged

Keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port and since there is no pointed objection from any of the users/ user organisation on the introduction of the new Licence (storage) fee Schedule, the Authority may be inclined to approve the introduction of the proposed provision, as proposed by the Port

(i)	Two wheelers	Each	500	300	34	Timber logs	Cu. m.	41.70	25.02	Description unchanged
(ii)	Three wheelers	Each	1500	900	35	Wood, Bamboo, Plywood, Boards, Wood products and wood pulp	M.T.	69.85	41.91	Description unchanged
(iii)	Four wheelers of upto 1400 cc				36	Any other cargo not specified above				Description unchanged
	(a). Import	Advalore m	0.47% subject to a maximum of Rs.4,200 per unit	0.29% subject to a maximum of Rs.2,520 per unit		(a). In Bulk	M.T.	92.58	55.55	
	(b). Export	Advalore m	0.47% subject to a maximum of Rs.2,200 per unit	0.29% subject to a maximum of Rs.1,320 per unit		(b). Other than in Bulk	Ad valorem	0.5213%	0.3128%	
(iv)	Four wheelers of above 1400 cc - Import & Export	Advalore m	0.47% subject to a maximum of Rs.8,400 per unit	0.29% subject to a maximum of Rs.5,040 per unit						
(v)	Six wheelers and above									
	(a). Vehicle weighing upto 7.5 M.T.	Advalore m	0.47% subject to a maximum of Rs.10,000 per unit	0.29% subject to a maximum of Rs.6,000 per unit						
	(b). Vehicle weighing above 7.5 M.T.	Advalore m	0.47% subject to a maximum of Rs.29,000 per unit	0.29% subject to a maximum of Rs.17,400 per unit						
14	<b>Ores &amp; Minerals of all kinds</b>									
(i)	Barytes, Bauxite, Dolomite, Ferrosilicon, Felspar, Flourespar, Gypsum, Limestone, Kerb stones and Cobble stones									
	(a). Import	M.T.	45	27						
	(b). Export	M.T.	26	16						
(ii)	Iron Ore Pellets	M.T.	45	45						
15	<b>Unaccompanied personal baggage</b>	Each	112	67						
16	<b>Wood, Timber &amp; Products</b>									
(i)	Timber logs	Cu. m.	40	24						
(ii)	Wood, Bamboo, Plywood, Boards, Wood products and wood pulp	M.T.	67	40						
17	<b>Any other cargo not specified above</b>									
(i)	In bulk	M.T.	74	44						
(ii)	Other than in bulk	Adv.	0.50%	0.30%						
"Defence stores" would include 'Bombs, grenades, torpedoes, mines, missiles, and similar munitions of war and parts thereof: cartridges and other ammunition and projectiles and parts thereof, including shot and cartridges wads' coming under Arms, Ammunition, parts and accessories thereof but the reference to "parts thereof does not include radio or radar apparatus as per note no. 2 of Chapter no. 93 of Customs Tariff of India.					Shifted to the Notes section.					

3.1.2		Wharfage on containers including Shipper Own Container and MAFI						3.1.2				Wharfage on Containers including Shipper Own Container and MAFI				Table restructured	Keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port and since there is no pointed objection from any of the users/ user organisation on the proposed changes and since the income from the proposed restructured provision has been captured by the port in the estimation of income at the proposed level of tariff, the Authority may be inclined to approve the restructuring of the Wharfage Schedule of Containers, as proposed by the Port.
Sl. No.	Type of containers	Rate per Container (in Rs)						Sl. No.	Description of Cargo	Unit	Rate (in Rs)						
		20'		40'		Above 40'					Foreign	Coastal					
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	(A)	Containers other than Shipper own Containers								
1	Empty	60	36	90	54	120	72	1	Empty								
									(a). Upto 20 Feet	Each	100	60					
									(b). Above 20 Feet and upto 40 Feet	Each	150	90					
									(c). Above 40 Feet	Each	200	120					
								2	Laden								
									(a). Upto 20 Feet	Each	1000	600					
									(b). Above 20 Feet and upto 40 Feet	Each	1500	900					
									(c). Above 40 Feet	Each	2000	1200					
								(B)	Shipper own Containers								
									Shipper Own Containers including value of cargo	Ad valorem	0.3545%	0.2127%					
								(C)	MAFI								
								1	For MAFI only								
									(a). Upto 20 Feet	Each	100	60					
									(b). Above 20 Feet and upto 40 Feet	Each	150	90					
									(c). Above 40 Feet	Each	200	120					
2	Cargo loaded on MAFI					In addition to the charges in (C) 1. above, commodity-wise wharfage as per Sch.3.1.1. shall also be charged.	Inserted: Description added for uniformity										
3.1.3		Cargo Free of Wharfage						3.1.3				Cargo Free of Wharfage					
Sl. No.	Description							Sl. No.	Description								
4	Bonafide consumable / non-consumable ship stores.							4	Bonafide consumable / non-consumable ship stores. However, a documentation fee of Rs.1,000/- per shipping bill shall be levied.			Processing Fee added for documentation, Introduced based on manpower involved in processing of documentation.		For the reasons as given by the port and since there is no pointed objection from any of the users, the introduction of the documentation fee, as proposed by the port may be approved.			
								8	Goods consigned to or by the ChPT and goods consigned in the name of Govt. of India on ChPT account.			Added to make provision for CHPT owned goods, if any		For the reasons as given by the port, the introduction of the proposed provision may be approved.			

Notes:							Notes:							
(6) (a).	Cargo / container / MAFI not meant for Chennai Port landed and reshipped / transhipped shall be assessed for each handling @ 75% of the wharfrage applicable to that cargo / container / MAFI. Steamer Agent shall arrange for movement of cargo / container / MAFI from one berth to another, if required.					(6) (a).		Cargo / Container / MAFI not meant for Chennai Port landed and transshipped shall be assessed for each handling @ 75% of the wharfrage applicable to that cargo / container / MAFI. Steamer Agent shall arrange for movement of Cargo / Container / MAFI from one berth to another, if required.		Deleted 'Re-shipped' on the same vessel		Since the proposed amendments bring in clarity and would avoid ambiguity, the proposed amendments may be approved.		
(b).	Cargo / container / MAFI transshipped from vessel to vessel directly, shall be assessed for each handling @ 50% of the wharfrage applicable to that cargo / container / MAFI.					(b).		Cargo / Container / MAFI discharged and re-loaded on the same vessel in the same voyage or transshipped from vessel to vessel directly, shall be assessed for each handling @ 50% of the wharfrage applicable to that cargo / container / MAFI.		Added: 'Re-shipped' on the same vessel				
													Shifted from wharfrage table foot note to 'Notes'.	
3.2.	CHARGES FOR USE OF PORT CRANES					3.2.		CRANE CHARGES					For the reason given by the port, the deletion of the provisions, as proposed by the Port may be approved.	
3.2.2	CHARGES FOR USE OF WHARF CRANE													
Sl. No.	Description	Unit	Rate per crane (in Rs.)											
			Foreign	Coastal										
1	Upto 1 5 M.T. capacity	Per shift or part thereof	12,000.00	7,200.00										
3.2.3	CHARGES FOR USE OF FLOATING CRANE THANGAM													
Sl. No.	Description	Unit	Rate for each handling (in Rs.)											
			Foreign	Coastal										
1	For vessel and cargo operations											Deleted since these cranes are proposed to be condemned.		
	Weight of the package:													
(i)	Upto 30 M.T.	Per M.T. or part thereof	1500	900										
(ii)	Above 30 M.T. and upto 60 M.T.		2400	1440										
(iii)	Above 60 M.T. and upto 100 M.T.		3400	2040										
(iv)	Above 100 M.T. and upto 140 M.T.		4700	2820										
	Minimum charges for cancellation of requisition within 4 hours	Per cancellation	3,500											
2	For other than cargo operations subject to the minimum of Rs.1,20,000	Per hour or part thereof	30,000											



3.2.4	Charges for permitting to use Private Cranes inside the Port			3.2.2	Charges for permitting to use Private Cranes inside the Port					
(3).	The maximum load capacity of the F.C. Thangam is 140 M.T. The packages weighing above 140 M.T. or packages which cannot be accommodated on the deck of F.C. Thangam shall be permissible with the use of private cranes on payment of the charges prescribed under Schedule 3.2.4 above.									Since the rate schedule relating to the cranes has been proposed for deletion, the notes governing the levy of charges on cranes, is also proposed for deletion.
(4).	Usage of F.C. Thangam for ship to shore movement of packages and vice versa will be considered as single handling.									
3.3 DEMURRAGE CHARGES									3.3	DEMURRAGE CHARGES
3.3.1 Free period for storage of cargo in transit area				3.3.1 Free period for storage of cargo in transit areas						
Sl. No.	Description	Free period (in Days)	Day of commencement of free period	Sl. No.	Description	Free period (in Days)	Day of commencement of free period			
2	Export Cargo			2	Export Cargo					
(iii)	Shut out cargo removed out of port premises being without shipped	2	- do -	(iii)	Export cargo stored in transit area, shut out by the ship or prevented from shipment by Act of God, such as cyclone, grounding of vessels, etc. and removed out of port premises	2	Day following the Vessel Completion Date	Description modified to motivate export cargo and to unburden the users	Since the amendment has been proposed by the Port so as to give relief to the users, the proposed amendment may be approved.	
5	Cargo detained by the Commissioner of Customs for special examination /analytical or technical tests or Import Control formalities and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importers / Exporters	45	From the date of expiry of free days, if detained by Customs before expiry of applicable free days. From the date of detention, if detained by Customs, after expiry of applicable free days.					Deleted: Not in Use	For the reasons given by the port, the deletion of the provisions, as proposed by the Port may be approved.	
				5	Sludge oil	1	Day following the actual date of completion of discharge	Added: There is no provision in existing SoR.	Since the provision introduced by the port gives clarity on the free days to be enjoyed by the Sludge oil, the proposed provision may be approved.	
Notes:				Notes:						

(1).	Whenever discharge of Import cargo is suspended or stopped for more than 48 hours for any reason not attributable to Port, free days shall be declared for the cargo already discharged. Free days for the balance cargo shall be	(1).	Whenever discharge of Import cargo is suspended or stopped for more than 48 hours for any reason not attributable to Port and / or removal of vessel from the berth before complete discharge of the manifested quantity, free days shall be declared for the cargo already discharged from the date of suspension / stoppage of such discharge. Free days	Modified: For better clarity	For the reasons given by the port, the modification to the existing
------	---	------	--	------------------------------	---

	declared after discharge.								for the balance cargo on board shall be declared after discharge.									note, as proposed by the Port may be approved.
								(5).	When an import cargo is stored in transit terms and then converted into re-export, free period will be considered from the date of filing of export documents like Shipping Bill.								Added: No provision available in existing SoR.	For the reasons given by the port and since the proposed notes gives clarity on the free days to be enjoyed by re-export cargo, the introduction of the propsoed notes may be approved.
								(6).	Wharfage charges shall be leviable on the goods actually exported. Cargo brought into the Port for export, if removed for any reason, with the prior written permission of Customs department, a fee equivalent to wharfage charges applicable for such cargo, is payable irrespective of the cargo stored on transit or rental terms and free period as applicable shall be allowed.							Added: In line with the position prevailing in other Major Port like KPT.		
3.3.2	Schedule of Demurrage Charges after free period							3.3.2	Schedule of Demurrage Charges after free period									
SI No	Description				Rate per wharfage unit per day or part thereof (in Rs.)			SI No	Description	Rate per wharfage unit per day or part thereof (in Rs.)								
										Cargo stored in open space	Cargo stored in covered space							
	Import cargo							1	Import cargo					Demurrage for cargo stored in covered space kept at 150% of the rates applicable for open space				
	(i). For the first 7 days				18.50				(i). For the first 7 days	23.15			34.73					
	(ii). For the next 10 days				37.00				(ii). For the next 10 days	46.30			69.46					
	(iii). For the next 13 days				55.50				(iii). For the next 13 days	69.45			104.19					
	(iv). Thereafter				112.50				(iv). Thereafter	140.75			211.13					
	Export cargo and Transshipment cargo							2	Export cargo and Transshipment cargo									
	(i). For the first 7 days				18.50				(i). For the first 7 days	23.15			34.73					
	(ii). For the next 3 days				37.00				(ii). For the next 3 days	46.30			69.46					
	(iii). Thereafter				112.50				(iii). Thereafter	140.75			211.13					
	Notes:								Notes:									
3.3.3	Charges to be recovered from Customs on goods confiscated by Customs							3.3.3	Charges to be recovered from Customs on goods confiscated by Customs									

Post Confiscation storage charges	Rs.50/- per wharfage unit per day or part thereof, if unit of levy is on weight / volume basis. Rs.300/- each per day or part thereof, if unit of levy of wharfage is on each basis.	Post Confiscation storage charges	Rs.62.56 per wharfage unit per day or part thereof, if unit of levy of wharfage is on weight / volume basis. Rs.375.34 each per day or part thereof, if unit of levy of wharfage is on each / ad valorem basis.			Added:'ad valorem' to have all units for charging wharfage		
		3.4	Licence (Storage) Fees for allotment of land inside Custom bonded area for immediate storage of cargo on Vessel arrival			New Section introduced based on the Board approval	Keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port and since there is no pointed objection from any of the users/ user organisation on the introduction of the new Licence (storage) fee Schedule, the Authority may be inclined to approve the introduction of the proposed provision, as proposed by the Port.	
			Period of occupation	Rate in Rs. per 10 Sq.m. or part thereof for 15 days or part thereof				
				Unpaved Open space	Paved Open space			Covered space
			First 60 days	336	637			1007
			61 <sup>st</sup> to 90 <sup>th</sup> day	370	701			1108
			91 <sup>st</sup> to 120 <sup>th</sup> day	420	796			1259
			121 <sup>st</sup> day onwards	504	956			1511
		1	Application for storage spaces shall be made to the Traffic Manager, ChPT, in the prescribed form, before storage of goods stating the acceptance of all risks and responsibilities for such goods. Any unauthorized occupation of storage spaces shall be liable for payment of double the rate of license fee as penalty.					
		(2).	Licence (Storage) Fee shall be paid in advance. Penal interest, as prescribed in clause (ix) (a) of Section 1.2 – General Terms & Conditions of this SoR shall be levied on the amount due. The penal interest shall be levied from the date on which the amount becomes due till the date of actual payment, which in no case shall exceed 3 days. If, for any reason, payment is delayed beyond 3 days from the date of the amount becoming due, occupation will be treated as unauthorized.					
		(3).	One month licence fee shall be paid in advance to the Port as Security Deposit which shall be refunded only after the peaceful possession is handed over by the user and after deducting any dues payable to ChPT.					
		(4).	Period for the purpose of calculation of Licence (Storage) fees shall be counted taking into account the period of stay of the cargo.					
		(5).	The User shall store the cargo pertaining to the vessel for which the allotment is made.					
		(6).	The space allotted shall be deemed to be vacated once the cargo stored is delivered / shipped.					
		(7).	In case of export cargo, the carting shall be allowed upto a maximum quantity of Shipping Bill. However, after the shipment for any reason, there is left over quantity shall be taken					

							out or declared for the next vessel as the case may be after obtaining fresh allotment for storage.							
						(8).	In case the storage charges / fees are not paid, the cargo will not be allowed for shipment / delivery as per Sec.58 and 60 of MPT Act 1963.							
						(9).	The rates prescribed above are subject to annual escalation and / or revision as and when the estate rental tariff is escalated and / or revised.							
						(10).	Licence Fee in respect of areas declared as private / customs bonded shall be 120% of rates as specified in Sch. 3.3. above.							
SECTION - 4					SECTION - 4						-			
	STEVEDORING AND CLEARING & FORWARDING CHARGES						STEVEDORING AND CLEARING & FORWARDING CHARGES						-	
4.1	Charges for supply of labour / staff for stevedoring operations					4.1	Charges for Composite Rate for on board labour of Cargo Handling Division							
Sl. No.	Category of worker / staff	Rate per shift or part thereof (in Rs.)				Sl. No.	Category of worker / staff	Rate per shift or part thereof (in Rs.)				Rates updated to reflect existing time rate wages.		
		Time Rate Wages	General Levy (192%)	Total					Time Rate Wages	General Levy (192%)			Total	
1	On Board Supervisor	2260	4340	6600		1	On Board Supervisor	3160	6070	9230				
2	Tally Clerk	1770	3400	5170		2	Tally Clerk	3010	5780	8790				
3	Tindal	1620	3120	4740		3	Tindal	2270	4360	6630				
4	Maistry	1620	3120	4740		4	Maistry	2320	4460	6780				
5	Winch Driver	1620	3120	4740		5	Winch Driver	2270	4360	6630				
6	Signal Man	1500	2880	4380		6	Signal Man	2270	4360	6630				
7	Mazdoor	1500	2880	4380		7	Mazdoor	2020	3880	5900				
Notes:						Notes:								
(1).	The above charges shall be paid by the Stevedores prior to the engagement of labour					(1).	The above charges shall be paid by the Stevedores prior to the engagement of labour							
(2).	The stevedore will be permitted to indent gang for half shift instead of full shift for incoming and finishing vessels, by making payment of 50% of time-rate wages and 192% general levy mentioned in the Total column of the above schedule.					(2).	The stevedore will be permitted to indent gang for half shift instead of full shift for incoming and finishing vessels, by making payment of 50% of time-rate wages and 192% general levy mentioned in the Total column of the above schedule.							

(3).	Whenever the services of half shift gang is converting into full shift gang, the Stevedores shall pay one full gang charges over and above the half shift gang charges as a deterrent measure.					(3).	Whenever the services of half shift gang is converting into full shift gang, the Stevedores shall pay one full gang charges over and above the half shift gang charges as a deterrent measure.											
(4).	In case of shortage of manpower in one category, the available manpower in other categories will be deployed, subject to suitability.					(4).	In case of shortage of manpower in one category, the available manpower in other categories will be deployed, subject to suitability.											
(5).	Time rate wages in respect of additional manpowerrequired by stevedores shall be payable as per the schedule above.					(5).	Time rate wages in respect of additional manpowerrequired by stevedores shall be payable as per the schedule above.											
(6).	The piece-rate incentive shall be paid by the Stevedores at actuals separately.					(6).	The piece-rate incentive shall be paid by the Stevedores at actuals separately.											
4.2	Piece Rate incentive for C&F workers					4.2	Piece Rate incentive for C&F workers					No Change						
	Description		Rate per M.T. (Rs.)				Description		Rate per M.T. (in Rs.)									
	For Receipt / delivery / Inter-carting		4				For Receipt / Delivery / Inter-carting		4.17									
Note:	The above charge is not applicable in case of direct delivery / shipment.					Notes:												
						(1).	The above charge is not applicable in case of direct delivery/shipment.											
	--					(2).	The above charge is applicable only for Break Bulk Cargo and not applicable for Dry / Liquid Bulk Cargo.					New provision added for better clarity.						
SECTION - 5						SECTION - 5						-						
	MISCELLANEOUS CHARGES						MISCELLANEOUS CHARGES					-						
5.1	Embarkation / disembarkation charges					5.1	Embarkation / disembarkation charges											
	Description		Rate per person (in Rs.)				Description		Rate per person (in Rs.)									
Foreign vessel			Coastal vessel			Foreign vessel			Coastal vessel	No Change								
	Embarkation / Disembarkation charges (Defence personnel on duty are exempted)		100	50		Embarkation / Disembarkation charges (Defence personnel on duty are exempted)		125	62									
	During the stay of the vessel, the above charges are payable only for the first embarkation / disembarkation, irrespective of number of times a passenger embarks/disembarks.						During the stay of the vessel, the above charges are payable only for the first embarkation / disembarkation, irrespective of number of times a passenger embarks/disembarks.											
5.3	Charges for Hire of Port Equipment					5.3	Charges for Hire of Port Equipment											
Sl. No.	Description	Unit of levy	Rate (in Rs.)			Sl. No.	Description	Unit of levy	Rate (in Rs.)						Hopper, Grab deleted as the equipments are			

1	Tanker Trailer of 10 KL capacity	Per shift or part thereof	24000				1	Tanker Trailer of 10 KL capacity	Per shift or part thereof	30,026							no longer available for hire for cargo operations			
2	Hopper		4000				2	Gangway		1,877										
3	Gangway		1500				3	Oil Skimmer		5,004										
4	Oil Skimmer		4000				4	Oil Barrier (per metre length)		313										
5	Oil Barrier (per metre length)		250				5	Fire Engine and gear	Per hour or part thereof	5,880									For the reason given by the port, the deletion of the provisions, as proposed by the Port may be approved.	
6	Fire Engine and gear	Per hour or part thereof	4700																	
7	(i) Grabs of upto 5 cu. m. capacity	Per shift or part thereof	1600																	
	(ii) Grabs of 8 cu. m. capacity	Per shift or part thereof	3600																	
5.4	Charges for the use of Slipways					5.4	Charges for the use of Slipways													
						5.4.1	Main slipway													
Sl. No.	Description	Rate per slipway per day or part thereof (in Rs.)				Sl. No.	Description	Unit of levy	Rate in Rs.								Restructured: Based on demand and cost of operations	Keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port and since there is no pointed objection from any of the users/ user organisation on the proposed restructuring of the Slipway Schedule and also		
1	Main slipway	5,000				1	Docking	Each operation	150,000.00											
2	Mini slipway	3,000				2	Undocking	Each operation	150,000.00											
						3	Rental charges													
							First 10 days	Per day	15,000.00											
							11 <sup>th</sup> to 20 <sup>th</sup> day	Per day	20,000.00											
							21 <sup>st</sup> day onwards	Per day	25,000.00											
						5.3.2	Mini slipway													

							Sl. No.	Description	Unit of levy	Rate in Rs.								since and since the income from the proposed restructured provision has been captured by the port in the estimation of income at the proposed level of tariff, , the Authority may be inclined to approve the proposed provision, as proposed by the Port.	
							1	Docking	Each operation	25,000.00									
							2	Undocking	Each operation	25,000.00									
							3	Rental charges											
								First 10 days	Per day	5,000.00									
								11 <sup>th</sup> to 20 <sup>th</sup> day	Per day	7,000.00									
<b>Note:</b>	The above charges include taking up and launching the vessel / craft and also inclusive of shore labour and materials required in preparing the cradle in hauling up and in launching the vessel/craft and also the use of blocks. All other materials such as ropes shall be supplied by the vessel / craft. The blocks or any other materials cut or destroyed or damaged shall be charged at actual cost of damage as assessed by the Port.						<b>Note:</b>	The docking and undocking charges comprises one docking and one undocking operations per vessel inclusive of shore labour and materials required in preparing the cradle in hauling up and in launching the vessel / craft and also use of blocks. The blocks or any other materials cut or destroyed or damaged shall be charged at actual cost of damage as assessed by Port.								Amended: Cost of ropes is inclusive in the rates as separate docking and undocking rates are proposed.	For the reasons given by the port, the proposed amendment in the note may be approved.		
<b>5.6</b>	<b>Other Miscellaneous charges</b>						<b>5.7</b>	<b>Other Miscellaneous Charges</b>											
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>			<b>Unit</b>		<b>Rate (Rs.)</b>		Sl. No.	Description			Unit	Rate in Rs.						
								8	Use of Ramp at Slipway			Per day or part thereof	5,000					There is no such provision in existing SOR. Based on the demand, daily rental for Mini Slipway has been fixed	For the reasons given by the port and since the income from the proposed provision has been captured by the port in the estimation of income at the proposed level of tariff, the introduction of the proposed provision may be approved.

5.7	Mandatory User Charge for Logistics Data Bank services of DMICDC.	5.8	Mandatory User Charge for Logistics Data Bank services of DMICDC.		
	“An amount of Rs.145/- per container will be levied on all containers (except transshipment and coastal) handled at the Major Port Trusts and terminals operating thereat towards Mandatory User Charge (MUC) for the Logistics Data Bank (LDB) service to be rendered by DMICDC. ”		“An amount of ` Rs.55/- per container will be levied on all containers (except transshipment and coastal) handled at the Major Port Trusts and BOT terminals operating thereat towards Mandatory User Charge (MUC) for the Logistics Data Bank (LDB) service rendered by DMICDC for a period of one year thereon. On completion of one year thereafter, Rs.165/- per container will be levied as MUC for the next period of one year. The approval accorded would automatically lapse thereafter unless specifically extended by the Authority. ”	Modified as per TAMP Order No. TAMP/12/ 2019-MUC dated 24.7.2019 notified on 21.8.2019 vide Gazette No.297.	